

NL 6,50 € - AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 €
D 8,00 € - S 5,50 € - SVIZZERA F. 8,00 CHF
CAVANTONIO 7,70 CHF - PTE CON 5,50 €

AUTO SPRI NT

n. 6

Anno LV - Settimanale 9-15 febbraio 2016

3 Euro
(Italy only)



MALDONADO ESCLUSIVO

«Sono senza sponsor
ma tornerò e non
escludo nessuna
categoria. F1
compresa»



GETTY IMAGES



TOYOTA CAMBIA LOOK

Nuovi colori e rivoluzione
su vettura e power unit

EUFORIA ROSSA

Clima sempre più
caldo a Maranello:
mentre sta
per accendersi
la monoposto 2016
si percepiscono
sensazioni positive



È la prima F1 a svelarsi. Ma la livrea all black
è destinata a cambiare. Così la Renault rientra nel circus

NERA PER CASO

Non sai cosa scegliere per il tuo cellulare?
PASSA A TISCALI MOBILE!

SMART 3 GIGA

LA PROMO È UNA FAVOLA!

500 MIN + 500 SMS

VERSO TUTTI

+

3 GB

11 €/mese
PER SEMPRE

ANCHE
PER
PARTITA IVA



INCLUSI 12 MESI DI

infinity

FILM, SERIE TV, CARTONI E MOLTO ALTRO

tiscali:

tiscali.it | ☎130 | tiscali store



Il prezzo del **petrolio**, Monza e il motorsport

IL WEC POTREBBE TORNARE IN ITALIA DAL 2018. ECCO COME IL CALO DEL GREGGIO PUÒ CAMBIARE L'EQUILIBRIO DELLE CORSE

C'era una volta la 1000 Km di Monza, gara leggendaria del mondiale marche (quello che oggi si chiama Wec). Che a cavallo degli Anni Sessanta vide sfide intense fra Porsche, Ferrari, la leggendaria Chaparral e qualche anno dopo anche i trionfi dell'Alfa Romeo. Poi la corsa monzese calò d'interesse per l'uscita delle Case italiane dal mondiale Endurance negli Anni '80 e la gara si disputò per l'ultima volta nel 2008 (quando era denominata Le Mans Series). Ora ha fatto capolino la possibilità di rivedere un giorno a Monza i Prototipi del mondiale Endurance: Porsche, Audi e Toyota (o quelli che ci saranno all'epoca). L'ipotesi è molto remota, perché il calendario del Wec è già completo, con 9 gare, e ci sono altri paesi in lista oltre a Monza per aggiudicarsi un posto qualora qualcuno (Austin?) dovesse uscire. E comunque il ritorno del Wec a Monza non avverrebbe prima del 2018. Ma sognare, per noi italiani già da molti anni senza gare di livello mondiale, è lecito.

L'ultima volta che si videro i "mostri" del Wec in Italia fu nel 2011, a Imola. Da allora l'Italia ha perso pian piano molte competizioni di primo piano o iridate: dallo stesso mondiale Endurance, al Wtcc, alla Gp2. La stessa presenza della F1 è stata fortemente a rischio e soltanto nelle settimane scorse il futuro del Gp d'Italia si è fatto più roseo. Ma quello che potrebbe cambiare indirettamente la bilancia del motorsport mondiale è la crisi del petrolio. Tutti sanno che ormai da mesi il prezzo del barile di petrolio greggio è in forte calo: dai 70/80 dollari di un anno fa è sceso a poco più di 34 \$, mentre scriviamo. I motivi del calo del prezzo sono dovuti alla superproduzione di greggio nel mondo provocata da due fattori: il ritorno sul libero mercato dell'Iran, uno dei maggiori produttori, cui sono state tolte le sanzioni internazionali che duravano da anni; e la reazione dei paesi sauditi che per frenare il rivale storico Iran, si sono messi a pompare più petrolio.

Il calo del prezzo internazionale del petrolio è una benedizione per i paesi occidentali, ma una maledizione per quei paesi che sui ricavi della vendita del petrolio fondano la propria economia. E parliamo di nazioni come l'Arabia Saudita, ma anche gli Emirati Arabi (Abu Dhabi, Bahrein, Qatar), la Russia, la Malesia, il Venezuela e l'Azerbaijan. Cos'hanno in comune tutti questi paesi? Pensateci be-

ne: ospitano tutti o quasi un Gran Premio di Formula Uno. Molti paesi "petrolieri" hanno usato i soldi dell'oro nero per farsi conoscere nel mondo tramite la F1, investendo decine e decine di milioni per organizzare un Gp. L'Azerbaijan è l'ultimo entrato nel calendario della F1. Vi si correrà il 19 giugno, lo stesso giorno della 24 Ore di Le Mans, e questa è già vista come una prevaricazione degli interessi della F1 sul resto del motorsport, visto che le qualifiche del Gp di Baku saranno alle 15 di sabato 18 giugno, proprio in contemporanea col via della 24 Ore. L'Azerbaijan, secondo indiscrezioni, avrebbe pagato alla Fom 140 milioni per ospitare la F1 nei prossimi tre anni. Senza contare le centinaia di milioni che spende Abu Dhabi per l'onore di essere la gara di chiusura del mondiale. In Malesia invece c'è la Petronas, il colosso petrolifero locale, che oltre a essere sponsor del Gp Malesia è anche il finanziatore numero uno della Mercedes F1. Se il crollo del prezzo del greggio dovesse durare a lungo, molti paesi che adesso sono una tappa irrinunciabile del mondiale F1, potrebbero rivedere i propri investimenti e tirarsi indietro. E la Formula Uno, come le altre categorie, tornare a gareggiare più spesso su quei circuiti europei da tempo snobbati da Ecclestone.



twitter: @sabbatini

fioridiserra



FORMULA UNO

- 4** FERRARI EUFORIA ROSSA
- 8** MALDONADO ESCLUSIVO
- 12** RENAULT ATTO TERZO
- 20** ARNOUX E L'EPOPEA RENAULT

VELOCITÀ

- 24** DAYTONA QUANTE BELLE STORIE
- 28** ANGELELLI «HO RISCHIATO GROSSO»
- 30** CUORE DA CORSA LIGIER
- 34** WEC-LE MANS ECCO I NUMERI
- 36** TOYOTA CAMBIA TUTTO
- 38** FORMULA E BUENOS AIRES
- 40** 12 ORE BATHURST
- 56** TARQUINI IL VETERANO
- 58** FUOCO CON TRIDENT IN GP3
- 62** SEAT IL MONOMARCA CHE NON TI ASPETTI

RALLY

- 42** MONDIALE INCOGNITE SVEDESI
- 46** PROFESSIONE NAVIGATORE
- 50** WRC NELLE RONDE: GIUSTO O SBAGLIATO?
- 52** MONTECARLO STORICO
- 55** AUTOMOTORETRO A TORINO

RUBRICHE

- 54** RALLYSPRINT
- 70** PISTASPRINT
- 76** CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT

Euforia R

NEI PROSSIMI GIORNI LA FERRARI PUBBLICHERÀ IL PRIMO PARTICOLARE DELLA NUOVA MONOPOSTO 667 CHE SCENDERÀ IN PISTA A SORPRESA PER UN FILMING DAY A BARCELLONA DOMENICA 21. E A MARANELLO IL NUOVO PROGETTO STA SCATENANDO SENSAZIONI POSITIVE

di **Alberto Sabbatini**

A metà di questa settimana, mentre Autosprint è in edicola, la Ferrari diffonderà la prima immagine della nuova 667, la monoposto 2016. Sarà un piccolo, minuscolo particolare. Una macro-fotografia di un dettaglio ingrandito dell'auto. Uno scorcio di un componente della scocca o della carrozzeria, non è ancora stato deciso bene quale. L'immagine verrà pubblicata dal Cavallino tramite i social network. Ma l'importante è che da questa foto non si riesca a capire nulla della vettura 2016, perché il gioco è tutto qui: non svelare nulla di concreto, ma attirare l'attenzione dei tifosi facendo intravedere qualcosa di insignificante, che però desta curiosità perché riguarda quello che tutti aspettano da mesi. Nella speranza che gli 1,2 milioni di followers della @ScuderiaFerrari su Twitter lo retwittino in giro così che l'attenzione si estenda a macchia d'olio. Far vedere a spizzichi e bocconi pezzettini minuscoli della futura auto è un gioco che Maranello ha già praticato lo scorso anno. Si utilizza la presentazione della monoposto per far montare l'attenzione sui social network; nell'epoca del web 2.0 i contenuti non passano più attraverso i siti web del team, ma vengono lanciati tramite Facebook, Twitter, Instagram e Google+ per raggiungere e coinvolgere più gente possibile. La notorietà del marchio si accresce così.

È tempo di accendere il motore!

Oltre alla diffusione del primo particolare vero della Ferrari 667, c'è un altro evento che accadrà questa settimana nel reparto corse di Maranello. Nei prossimi giorni verrà finalmente eseguito il primo simbolico "fire up", cioè l'accensione del motore già montato sulla monoposto. Il V6 ibrido 059/5 a basamento stretto ha già rimbombato a lungo durante l'inverno al banco motori, ma ora che mancano meno di dieci giorni alla presentazione della monoposto, verrà acceso per la prima volta già installato in vettura. Un breve test per controllare che tutte le funzioni come si deve, che i cablaggi siano ben collegati e che l'elettronica sia a posto. Il "fire up" è un momento simbolico per la squadra perché indica che il primo montaggio della monoposto, l'o-

VETTEL CI CREDE COME NON MAI

Lo sguardo attento e volitivo non lascia dubbi: per Vettel è quasi tempo di perfezionare la posizione di guida nella nuova creatura del Cavallino. Sebbene crede profondamente nelle chance della Ferrari, numero di progetto 667, che nasce in un'atmosfera di fiduciosa euforia

QUESTI I DEBUTTI DELLE FORMULA UNO 2016

| TEAM | | DATA | LUOGO |
|------------------------|--------|--------------|-------------|
| Mercedes | W07 | 19 febbraio? | Silverstone |
| Ferrari | 667 | 19 febbraio? | Online |
| Williams-Mercedes | FW38 | 22 febbraio | Barcellona |
| Red Bull - Renault | RB12 | 22 febbraio | Barcellona |
| Force India - Mercedes | VJM09 | 22 febbraio? | Barcellona |
| Renault | RS16 | 22 febbraio | Barcellona |
| Toro Rosso - Ferrari | STR11 | 22 febbraio | Barcellona |
| Sauber - Ferrari | C35 | 1 marzo | Barcellona |
| McLaren - Honda | MP4-31 | 21 febbraio | Online |
| Manor - Mercedes | MRT01 | 22 febbraio | Barcellona |
| Haas - Ferrari | ? | 22 febbraio | Barcellona |

ossa



perazione più complessa perché si assemblano per la prima volta tante parti che dovranno combaciare fra loro tutto l'anno, è stato ormai completato. Poi Vettel tornerà a Maranello per perfezionare la posizione di guida nell'abitacolo: lo stampo del sedile è già stato fatto le scorse settimane, ma la delicata seduta del pilota e soprattutto la posizione delle braccia quando si gira il volante andrà perfezionata al millimetro. E questa messa a punto si può fare soltanto quando la macchina è completamente montata: scocca, centine, sedile, sistema di sterzo e volante al loro posto.

Il debutto in pista è atteso il 21 febbraio

L'ultima novità è che la Ferrari 667 non debutterà in pista lunedì 22 febbraio nei test invernali di Barcellona, ma... il giorno prima. La Ferrari ha deciso di rompere con la tradizione e far scendere in pista la 667 il giorno prima, domenica 21, sfruttando una delle sessioni di "filming days", i giorni riservati alle riprese video promozionali (che molti usano un po' ipocritamente come giornate di prove extra). Nei filming days si possono coprire al massimo 100 km, non si possono fare troppi giri consecutivi e messe a punto particolari, ma si percorrono comunque chilometri preziosi che possono servire per svolgere un approfondito shake down (colauda). Specie nel caso di un'auto nuova, servono a capire che tutto funzioni a dovere senza dover sprecare ore preziose di test veri l'indomani. Tanto è vero che Mercedes ha sempre fatto debuttare la vettura utilizzando un filming day (di solito a Silverstone) prima di spedirla al primo test invernale. Assieme alla Ferrari sarà in pista anche la Haas.

Quel precedente della F2002...

Mai come quest'anno a Maranello sono riusciti a mantenere una spessa coltre di silenzio su quel che stava accadendo nel reparto corse. Sono trapelate pochissime indiscrezioni. Si dice che Marchionne avrebbe fatto riempire di fotografie della Mercedes corridoi e luoghi di lavoro per sensibilizzare gli uomini del reparto corse sul nemico numero uno. In modo che la tensione negli uomini del Cavallino non scenda mai. Ma chi frequenta l'ambiente del reparto corse racconta anche di un'atmosfera strana. Quasi euforica. Come se ci fosse la convinzione palpabile di avere tra le mani una monoposto davvero competitiva quest'anno. Non il fisiologico passo in avanti di qualche decimo, ma un salto molto più netto. Una sensazione che ricorda alla lontana quella che al reparto corse del Cavallino si era assaporata nel lontano inverno 2002. Quando i primi collaudi (all'epoca si provava eccome d'inverno!) con la F2002, fornirono numeri e miglioramenti percentuali formidabili. E diedero ai ferraristi un'aspettativa che i Gran Premi di quella stagione confermarono. Tanto che la F2002 dominò a mani basse il campionato come non era successo nemmeno nelle vittoriose stagioni precedenti (vinse 15 Gp su 17). Non vogliamo con ciò esagerare con l'ottimismo né tantomeno creare eccessive aspettative; ma per nota di cronaca vi riportiamo una sensazione che chi frequenta l'ambiente del reparto corse ha colto. Da qualcosa sarà pur motivata. ●

Saltano i get

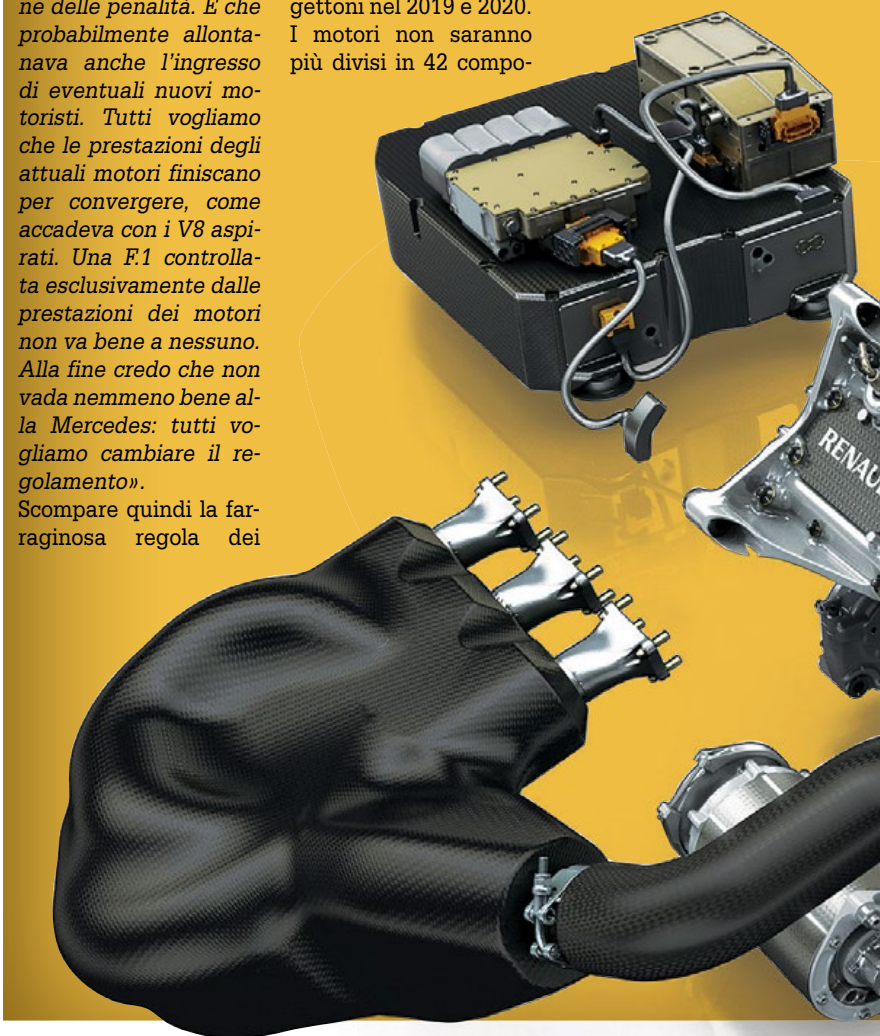
NEL 2017 SCOMPARIRÀ IL FARRAGINOSO SISTEMA CHE IMBRIGLIAVA LO SVILUPPO: SARÀ UN ANNO DI LIBERTÀ!

di Cesare Maria Mannucci

Il sasso lo lancia Cyril Abiteboul durante la presentazione del nuovo team Renault. «Dal 2017 non sarà più in vigore il sistema che prevedeva un certo numero di gettoni per sviluppare le power unit. I motoristi hanno deciso che era un sistema troppo complicato da applicare e controllare, che confondeva la stampa e gli spettatori, con l'assurda situazione delle penalità. E che probabilmente allontanava anche l'ingresso di eventuali nuovi motoristi. Tutti vogliamo che le prestazioni degli attuali motori finiscano per convergere, come accadeva con i V8 aspirati. Una F1 controllata esclusivamente dalle prestazioni dei motori non va bene a nessuno. Alla fine credo che non vada nemmeno bene alla Mercedes: tutti vogliamo cambiare il regolamento». Scompare quindi la farraginosa regola dei

"gettoni" di sviluppo inventata nel 2015 per regolamentare l'evoluzione dei propulsori. Ancora per il 2016 tutto resterà così, con 32 gettoni a disposizione per sviluppare le power unit versione 2015. Ma dal 2017 scompare la tabella di evoluzione approvata durante il Consiglio Mondiale Fia di dicembre, che prevedeva 25 gettoni nel 2017, 20 gettoni nel 2018, 15 gettoni nel 2019 e 2020. I motori non saranno più divisi in 42 compo-

nenti - stabilite per determinare il valore dei gettoni - e lo sviluppo dei motori da una stagione all'altra potrà superare di molto l'attuale percentuale, che è di circa il 48%. Ci sarà una libertà totale di sviluppo delle power unit. Ma per un solo anno perché per il 2018 è già stato approvato un limite di fatto più radicale: ossia che la fornitura di motori per tutta la



toni motore



stagione non potrà costare oltre 12 milioni di euro. Meno della metà del costo attuale, e che di fatto plafonerà verso il basso lo sviluppo dei motori stessi.

Nel 2017, quando i gettoni non saranno più in vigore, resterà comunque in essere la regola dei 4 motori utilizzabili nel corso di una stagione. Quindi al massimo, un Costruttore, oltre al motore omologato in partenza e che

sarà montato per il primo Gp della stagione, potrà presentare solo tre ulteriori sviluppi. Ci sarà più libertà tecnica, soprattutto per incentivare l'arrivo di nuovi motoristi.

Il sistema dei gettoni, in realtà era diventato complicato e complesso da regolamentare, fin da quando la Ferrari aveva trovato il "buco" normativo, che concedeva lo sviluppo delle power unit anche durante la stagione. La prima stesura della Fia - finalizzata per contenere

i costi - prevedeva che tutti i gettoni dovessero essere "spesi" entro il 28 febbraio di ogni anno, prima di omologare i motori. Senza ulteriori aggiornamenti a stagione in corso.

L'eliminazione dei gettoni dal 2017, sicuramente permetterà a chi è più indietro di ridurre o azzerare il gap che attualmente le separa dai Mercedes e Ferrari. La porta per lo sviluppo tecnico non sarà più chiusa e ci sarà più margine di recupero.

L'abolizione dei gettoni è anche il prezzo che Jean Todt e la Fia hanno dovuto pagare ai Costruttori in cambio della regola sulla limitazione del costo motori. Perché ora i confini saranno più chiari tra i costi che i Costruttori spendono in ricerca e sviluppo, in precedenza spesso caricati anche sui team clienti. Il sistema dei gettoni,

di fatto aveva limitato fortemente questa voce di spesa, spesso contro i desideri degli stessi Costruttori.

Si dice che il sistema dei gettoni sia servito come ultimo deterrente a tenere lontano dalla F.1 il gruppo Volkswagen, perché non aveva senso entrare in F.1 con un regolamento che di fatto limitava la possibilità ad un motore in difficoltà o all'inizio, di progredire. Nel 2017 invece i motori al banco potranno essere sviluppati quanto si vuole, proprio come accadeva una volta. Salvo restando la restrizione sulle unità da impiegare in gara. Questa regola non garantisce ai team clienti di disporre comunque delle stesse power unit adottate dai team ufficiali, come già nel 2015 hanno scoperto i team clienti di Ferrari e Mercedes. Senza le limitazioni sullo sviluppo dei motori, prepariamoci dal 2017 a vedere power unit più potenti, più efficienti dal punto di vista energetico, e forse anche più affidabili. Anche se i benefici non è detto che siano a disposizione per tutti. Aumenteranno i costi? Sì, perché la maggiore libertà regolamentare ha sempre un prezzo. Ma di fatto sono stati i Costruttori a volerlo, in cambio dell'accordo di fornire motori a prezzo scontato dal 2018. Sembra una contraddizione nei termini ma invece non lo è. ●



IL 2016 È L'ULTIMO ANNO DELLA CLASSIFICAZIONE A GETTONI

Contestata, controversa e ritenuta farraginoso, la classificazione delle power unit in 42 componenti, per stabilire e determinare il valore dei gettoni, lascerà il posto nel 2017 a una più marcata libertà di sviluppo

La sua uscita inattesa dal neo-rinato team Renault che lo ha sostituito con Magnussen è stata la vera notizia dell'interstagione F1 e Maldonado è pronto a spiegare come e perché. «Non c'è stato un accordo chiaro e la situazione è precipitata in poche ore. Mi sono trovato senza sponsor e il resto è venuto di conseguenza - riconosce Pastor -. Non ho rabbia addosso, non sono negativo, ma mi sento tutto meno che felice. È stato un fulmine a ciel sereno».

- Un fulmine che ha incenerito 30 milioni di dollari della PDVSA, che sta per Petróles de Venezuela S.A., l'ente petrolifero di stato, che si è tirato indietro dopo l'avvenuta spaccatura tra Parlamento nazionale e Governo di Maduro, di impronta chavista. Come commenti ciò?

«Nessun commento. Ci sono aspetti delicati, devo ancora capire, chiarire e pensare solo a lavorare per cercare un'alternativa per continuare a correre. La PDVSA fino a oggi ha fatto un grande lavoro e il programma statale aveva previsto il supporto anche ad altri piloti - come ad esempio Ej Viso e Samin Gomez -, e in vari sport. Non a caso sono arrivati a livello olimpionico tanti risultati e record. Sono certo che il supporto agli altri sport proseguirà».

- In cinque stagioni e 95 Gp dal 2011 al 2015 hai vinto una gara, in quella magica domenica del Gp di Spagna 2012, al volante della Williams-Renault.

«Ho corso per Williams e Lotus nei peggiori momenti della loro storia, ma quel giorno andò tutto bene. Tempi al top dalle libere, con tanta benzina. Barcellona era il solo circuito dove avevo provato, arrivò il primo step-evo di aerodinamica e le cose si misero a nostro favore. Andò tutto bene. La nostra macchina era sensibile al vento e vento non ce ne fu, avevo grinta, fiducia, ero tranquillo, perché quando hai finalmente una F1 al top diventi sereno. Alonso partì a razzo ma non lo feci andare via, era l'occasione della vita. Durai 25 giri con gomme dure e non doveti fare una sosta in più, invece Alonso "mangiava" le posteriori. Fu una delle più grandi sorprese nella storia della F1, ma non per me, perché ho meritato quella gioia. La festa che mi fece la Williams in factory fu calda, sontuosa, indimenticabile. Chi pensa si tratti di un team freddo, sbaglia».

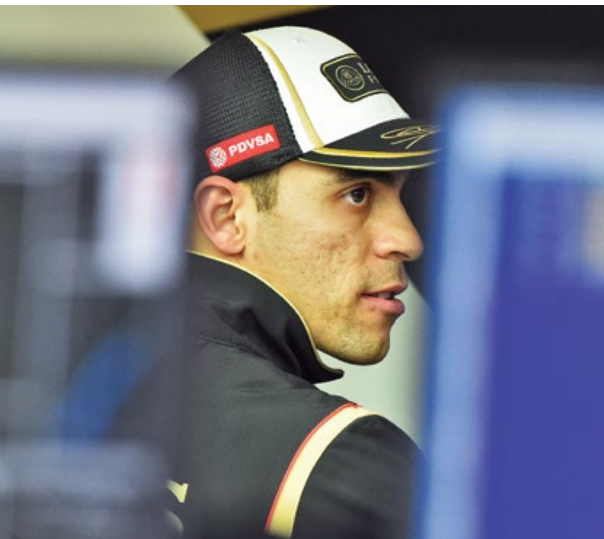
- Fatto sta che quando te ne sei andato, a fine 2013, con la Williams eri incassato nero.

Maldonado sentirete an

PASTOR RACCONTA IN ESCLUSIVA I GIORNI DIFFICILI DELLA SUA SEPARAZIONE DALLA RENAULT E TRACCIA IL BILANCIO DELLA CARRIERA, MA NON GETTA LA SPUGNA

di Mario Donnini

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



nado

cora parlare di me



ADESSO È A PIEDI

MA NEL 2012 TRIONFO IN SPAGNA

Maldonado scende emblematicamente dalla monoposto del team di Enstone (lo scorso anno Lotus e quest'anno Renault). Il suo momento più bello in F1 resta il trionfo nel Gp di Spagna 2012: sotto, da sinistra, il duello con Alonso, la gioia del dopo gara e la grande festa che lo vide protagonista con il team Williams



«Ero molto dispiaciuto per errori che vedevo fare alla squadra, ma il loro gran valore resta intatto».

- Il tuo passaggio alla Lotus, che Raikkonen aveva riportato alla vittoria, doveva garantirti il salto di qualità, ma è stato un purgatorio. Come e perché?

«Nel 2014 la macchina nuova, non certo supercativa, anzi, è stata deliberata in ritardo, ha provato poco o niente e, soprattutto, siamo stati travolti dai problemi della power unit Renault. All'inizio si accendeva a fatica e si rompeva subito, quand'ancora eravamo ai box. È stata una partenza difficilissima, inattesa, che poi ci ha condizionato tantissimo per tutta la stagione a seguire».

- Il passaggio ai propulsori Mercedes per il 2015 pareva garanzia di resurrezione virtuosa, ma per la Lotus le cose non sono andate proprio così.

«E aggiungo peccato, perché la macchina era buona, ma i guai economici non hanno garantito lo sviluppo. I problemi d'affidabilità venivano da rotture di pezzi vecchi, ormai a fine chilometraggio, che non venivano sostituiti per risparmiare soldi».

- Nella seconda parte della stagione sei stato trattato da secondo pilota, rispetto a Grosjean.

«Questo è verissimo. Nelle prime corse Romain ha preso punti e io no, così, visti i guai economici, il team si è visto costretto a fare una scelta e ha indirizzato tutti gli step evolutivi su di lui. Malgrado questo, le nostre prestazioni non sono mai state lontane e anch'io mi sono tolto qualche soddisfazione. Sei arrivi in zona punti e tre settimi posti, vista la situazione, sono stati risultati incoraggianti».

- Conosci bene il rinato team Renault e pure la nuova monoposto, che hai seguito in factory e visto nascere. Come vedi in prospettiva la tua ex squadra?

«Sì, so tutto e posso dire che l'arrivo della Renault è stato subito positivo. Nello stesso tempo conosco perfettamente la situazione del team, dei rivali che troveranno e della F.1, per questo posso dire che per loro sarà un anno difficile, molto difficile. Gli auguro il meglio e spero possano dimostrare belle cose, lo meritano molto».

- Dando un'occhiata alla tua carriera, peccato tu non abbia potuto correre con la Renault, Casa che ti ha visto crescere e spesso vincere nelle formule promozionali di sua impronta, dalla 2.0, alla V6 passando per la Wsr, senza trascurare la Gp2. Sottolineando che hai vinto pure in F.1 con un loro motore.

«Parole che condivido. Anche se dal retrogusto un po' amaro, per me, ora. Sarebbe stata una bella storia...».

- Sei stato un pilota che ha anche corso tanto



in Italia e con squadre tricolori. Da questo punto di vista la Penisola è un po' una tua seconda patria, no?

«Certo che sì. Penso al mio arrivo in Europa, dopo una buona carriera in kart, col primo approccio con la Prema di Rosin, gente professionale, che non posso dimenticare per ciò che mi ha dato».

- E della Cram ne vogliamo parlare?

«L'equipe di Marcello Rosei ha fatto molto per me. Mi ha dato stabilità, mi ha fatto scuola, tanto che ho passato molto tempo all'interno della factory, per la quale ho corso nel 2003 e nel 2004».

- Nel 2004 sei stato test driver Minardi F.1 e hai provato la monoposto a Misano, quand'ancora si



LA LOTUS ERA OKAY MA GLI SVILUPPI NO

A lato, Pastor con la Lotus a Suzuka 2015: la base era buona, ma sono mancati i soldi per lo sviluppo. Sotto è in lotta con Roldan Rodriguez in Gp2 nel 2009 (era con la ART) e, a destra, eccolo dopo il trionfo nella serie con la Rapax, nel 2010. Nell'altra pagina è con la Draco in Wsr, nei test al Ricard del dicembre 2005

«Posso difendermi?»

- **Ci mancherebbe.**

«C'era stato un incidente con più machine, era una zona cieca, era tutto bloccato e stavano sventolando solo le bandiere gialle. Non pensavo là davanti ci fosse una situazione così grave, che avrebbe meritato una rossa, in realtà, ecco. Così, in extremis ho bloccato i freni e purtroppo con l'ala posteriore ho toccato la schiena di uno sfortunato commissario».

- **Con la Draco in Wsr 2006 sei andato forte. Senza una squalifica tecnica, avresti vinto il titolo.**

«Adriano e Nadia Morini sono stati grandi, mi hanno dato il carattere. Con loro ho preso la laurea».

- **In Gp2 hai sorpreso più con Trident e Rapax, due team italiani, che non con Piquet Sport e Art.**

«Con Trident nel 2007 ho subito vinto a Monaco e se non mi rompevo la clavicola cadendo in bici, un infortunio assai complesso, potevo fare meraviglie. Con Rapax è stata una grande scommessa vinta, facendo mio il titolo 2010. Ho un bel ricordo dell'ingegnere Roberto Costa e di tutto il team».

- **Il tuo circuito preferito?**

«Tanti, ma sopra tutti Spa. Poi Montecarlo».

- **Meglio l'asciutto o il bagnato?**

«Con la macchina okay, il bagnato. Sennò il secco».

- **Correrai mai alla 24 Ore di Le Mans?**

«Perché no? Ma è presto per darsi ai prototipi».

- **Sei considerato il pilota più aggressivo della F.1.**

«Sono aggressivo, certo, non mi tiro mai indietro, do il 150% e, detto ciò, trovo normale essere coinvolto in qualche incidente. Ma la stampa, non tutta, mi ha un po' preso di mira. Cose che capitano».

- **Cosa ti piace della tua carriera?**

«Che ho vinto in tutte le categorie in cui ho corso».

- **Come vuoi essere ricordato?**

«In F.1 la Toyota, uno dei più grandi Costruttori del mondo, non ha vinto una gara, malgrado un budget



girava a rovescio, a seguito del tuo successo nella F. Renault 2000 italiana, dopo che appena arrivato avevi pure fatto tua una Winter Cup, nella categoria.

«Vedere che Gian Carlo Minardi era molto contento di me, quel giorno, mi dette gioia e tanto morale».

- **Poi con Sighinolfi, in F.3000 italiana, mentre correvi pure con la Dams in Wsr, nel 2005.**

«Anche Sighinolfi fu veramente okay».

- **Con la Dams, a Montecarlo 2005, in Wsr hai fatto la più grossa cavolata della tua vita, investendo un commissario in prova e prendendo 4 gare di squalifica, una punizione davvero dura quanto inusuale...**

SONO SENZA SPONSOR, È VERO, MA TORNERÒ E NON ESCLUDO NESSUNA CATEGORIA, F.1 COMPRESA!

PASTOR MALDONADO



importante e piloti top. Io, no. Io ho vinto».

- **Pentito di qualcosa?**

«Di nulla. In un team si sbaglia, si perde e si vince insieme. È così che si cresce».

- **Hai scelto il numero 13 in F.1: per come t'è andata di recente ora non pensi che porti un po' sfiga?**

«Ma no, dai. Sennò bisogna dire che in F.1 portano sfiga tutti meno che il 44 con cui corre Hamilton».

- **Il tuo futuro? Correresti con la Manor? Ancora F.1, per te? Oppure la F.Indycar?**

«Ho in mano un paio di proposte ma non posso dire da chi. Non devo escludere niente. Sia chiara una cosa: non so dove o quando, ma sono certo che tornerò a correre. Per vincere, come sempre è stato». ●

Renault

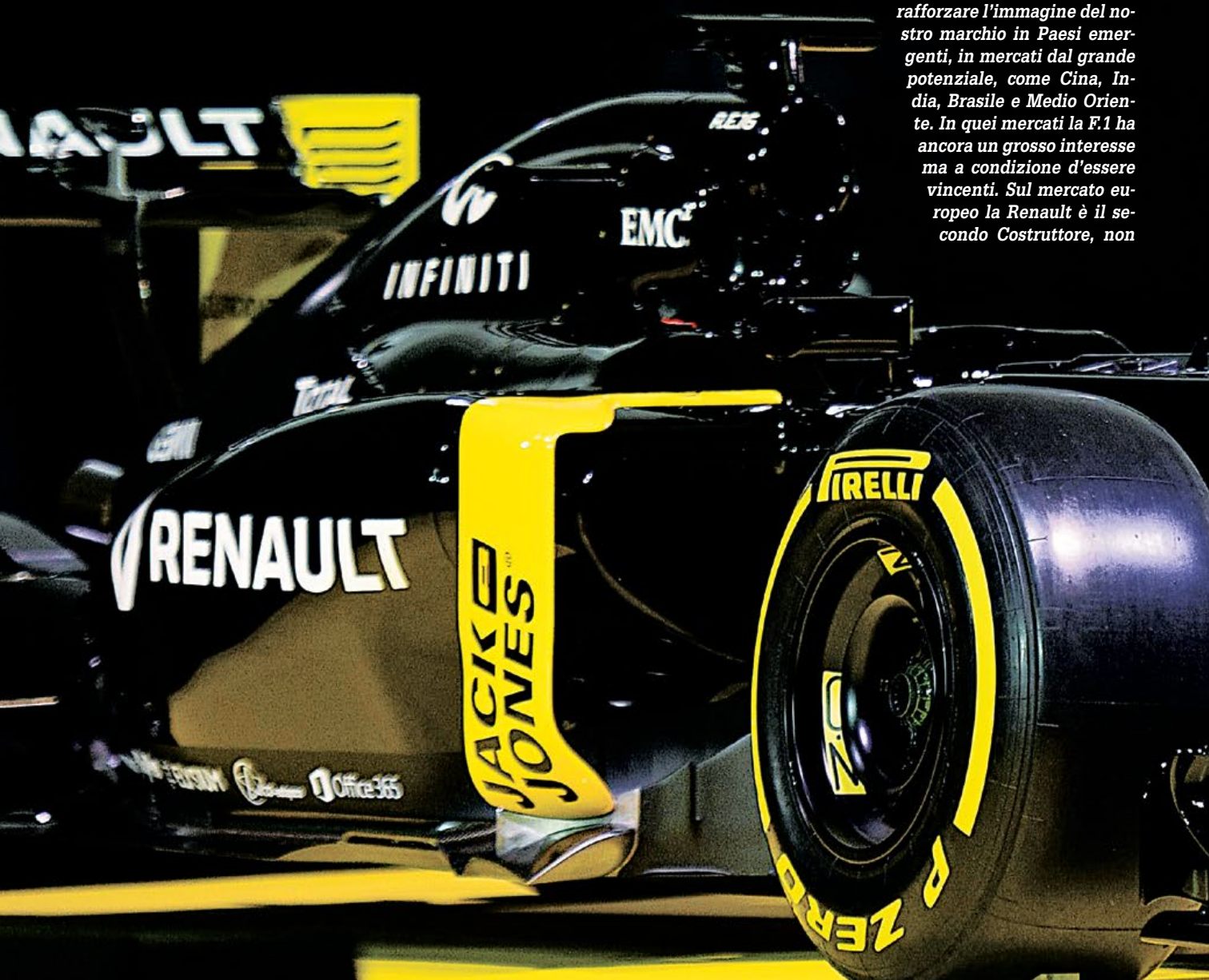
atto terzo

PRIMA DELUSO E POI SPRONATO DALLE CRITICHE DELLA RED BULL, IL COSTRUTTORE FRANCESE S'IMPEGNA IN F.1 DIRETTAMENTE. PER LA TERZA VOLTA NELLA SUA STORIA

di **Cesare Maria Mannucci**
foto Sutton-Images.com

GUYANCOURT - Questa volta non ci sono battelli sulla Senna, la Torre Eiffel o i Campi Elisi a fare da sfondo. Per il terzo ritorno in F.1 con un proprio team, la Renault sceglie la rigorosa e grigia struttura del Centro Ricerca e Sviluppo di Guyancourt. A simboleggiare una diversa filosofia, un diverso approccio, forse più rigoroso, alla massima formula. «Torniamo in F.1 con la nostra squadra - dice il Presidente Carlos Ghosn - essenzialmente

per ragioni di marketing, per rafforzare l'immagine del nostro marchio in Paesi emergenti, in mercati dal grande potenziale, come Cina, India, Brasile e Medio Oriente. In quei mercati la F.1 ha ancora un grosso interesse ma a condizione d'essere vincenti. Sul mercato europeo la Renault è il secondo Costruttore, non



abbiamo bisogno di rafforzare la nostra immagine, ma in altri paesi sì». E così, dopo la sfida tecnica del motore Turbo negli Anni '70, il ritorno dettato per ragioni politiche e sportive degli Anni '90, forti di un motore allora imbattibile; il terzo ritorno della Renault avviene su presupposti e in condizioni differenti. «In realtà noi non abbiamo mai abbandonato la F1 - continua Ghosn - nonostante con la grande crisi economica del 2009 altri Costruttori, come Bmw, Toyota e Honda, se ne siano andati dal giorno alla notte. Noi invece siamo rimasti, seppure in forma diversa».

Non una parola sul "Singaporegate" e sullo scandalo che derivò da quello sciagurato episodio, quello sì - non la situazione economica - vero motivo per la vendita del team Renault al Gruppo Genii Capital e relativa uscita di scena del Costruttore francese con un team di sua proprietà.

La Renault ritorna, sulle ceneri del team Lotus, con un organigramma, dei piloti e dei colori radicalmente diversi. E con la scritta Infiniti a sorpresa sull'air scope. Come la Red Bull nel 2015.

A consacrare questa giornata è presente anche il Presidente della Fia, Jean Todt, anche se la Renault "politicamente" era schierata sul fronte Ferrari-Mercedes contro l'idea - poi approvata - di un prezzo prefissato al ribasso per le power unit del futuro.

Troppi comandanti

Sul palco salgono in tanti, nomi e volti più o meno celebri, tutti con qualifiche di responsabilità, tanto che alla fine non si capisce bene chi poi comanderà effettivamente. Ci sono Jerome Stroll, Presidente di Renault Sport, Thierry Bolloré, capo del settore competizioni, Patrice Ratti, diret-

PER ORA È UNA LOTUS

RIVERNICIATA

La F1 vista alla presentazione Renault a Guyancourt non era altro che la Lotus E23 (motorizzata Mercedes...) dello scorso anno.

Ma nei test a Barcellona si vedrà la prima versione 2016 della monoposto francese. Poi, probabilmente al Gp di Spagna, debutterà la vettura definitiva

tore generale di Renault Sport, Frederic Vasseur, direttore competizione e programma Academy, Cyril Abiteboul, direttore generale di Renault Sport F1. A questi bisogna aggiungere Bob Bell come direttore tecnico, Nick Cester, responsabile del progetto vettura, Remi Taffin, responsabile del progetto motore. Per Rob White infine è stato creato un nuovo ruolo come punto di unione tra la struttura di Enstone e la fabbrica dei motori a Viry. In Francia la chiamano "armata messicana", quando cioè un esercito è formato solo da comandanti. Se a questo aggiungiamo che Gerald Lopez, comunque, mantiene parte del pacchetto azionario e una qualifica sarà data pure a lui, il confuso quadro direttivo è completato. Di sicuro, invece, si sa chi non comanderà, ossia Alain Prost. ➔

LA LIVREA È POCO TELEGENICA E CAMBIERÀ

Presto meno nero

I nuovi colori non entusiasmano e si spera che siano quelli adottati solo per i test di Barcellona. Perché il nero senza filetti oro è poco attrattivo, poco visibile in Tv, e le finiture gialle sulle fiancate o nelle parti interne delle appendici aerodinamiche danno un che di provvisorio. Tutti si aspettavano più giallo ma sul corpo vettura, per una rivisitazione grafica più moderna dei colori Renault anni '70/80. Nella parte posteriore del cofano motore si vede, tuttavia, un'interessante alternanza di spazi di colore nero opaco, alternato al nero lucido. Per un effetto camouflage simile al guscio di una tartaruga voluto dallo stilista della Renault, l'olandese Laurens van den Acker. Che già in passato ha realizzato esercizi di stile per la Renault colorati di nero. Con una profonda differenza però. Che le vetture di serie si devono vendere, quelle da competizione devono essere visibili in televisione e dagli spettatori, ahiloro sempre più lontani, sulle tribune.





RENAULT ATTO TERZO

Da tempo era evidente che anche questa volta il 4 volte campione del mondo di F.1 non rientrava nei programmi Renault. Troppi i suoi nemici, troppo ingombranti il suo nome e la sua personalità. Come "contentino" Carlos Ghosn ha annunciato che Renault ha rinnovato la sponsorizzazione per altri due anni al team Prost-Dams di F.E. Alain, a denti stretti, ha sorriso senza ringraziare...

Le aspettative

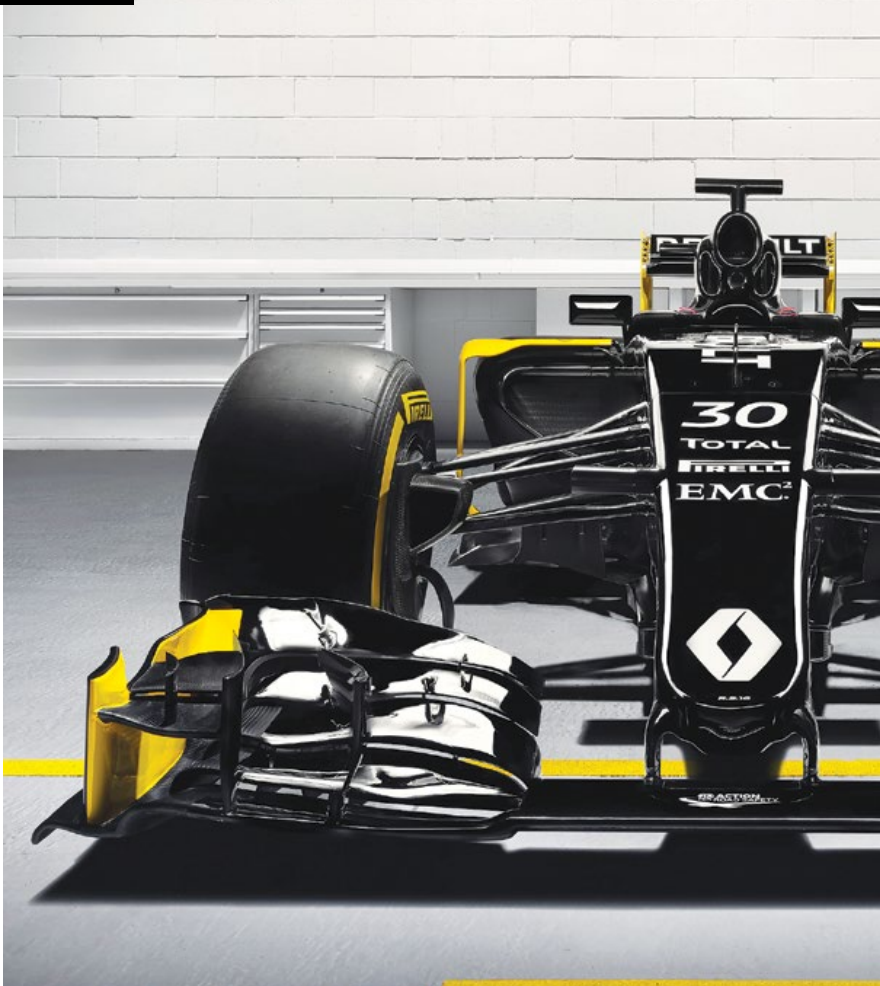
Tutti a giocare al profilo basso, spiegando che di vittorie non è il caso di parlare ora e che al massimo si cercherà di portare a casa qualche podio. Abiteboul spiega che: *«Il team ora è composto da 460 persone, presto salirà a 650, sempre meno di Ferrari e Mercedes ma già numero corretto per essere competitivi. Il problema è che la gente brava non si trova dietro l'angolo. Prima dobbiamo mostrare di essere competitivi, poi le persone valide che oggi lavorano in altri team potranno accettare le nostre proposte e venire a lavorare per noi».*

Intanto la Renault ha ingaggiato Chris Dyer, tecnico di pista di Michael Schumacher nel 2003 e 2004 e poi di Raikkonen nel 2007, rimasto alla Ferrari sino al 2010, quando fu allontanato dopo il disastroso Gp di Abu Dhabi nel quale Alonso perse il titolo. In seguito, Dyer è passato alla Bmw nel Dtm. Ora ritorna in F.1 dopo una lunga assenza.

Tutti parlano di almeno tre anni d'attesa prima di potere tornare alla vittoria, citando i precedenti di Mercedes e Red Bull. Ma proprio la presenza, il pungolo, rappresentato dal team di Milton Keynes, potrebbe risultare un elemento di disturbo. Nel frattempo circolano già voci - che però alla Renault non confermano - che i primi 4 Gp della stagione potrebbero essere affrontati con una vettura intermedia. Di fatto, una scocca Lotus dotata del nuovo cambio Renault e con il retrotreno modificato per gli ingombri del propulsore francese. Mentre la nuova Renault, siglata RS16B, si vedrebbe solo dal Gp di Spagna a Barcellona.

Il ruolo della Red Bull

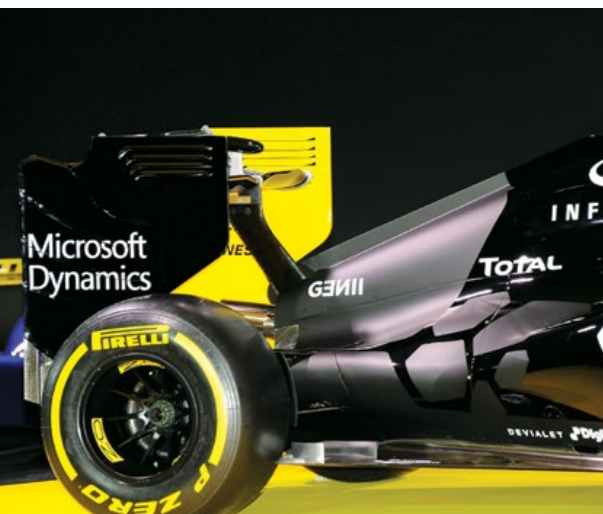
«Se alla Red Bull vorranno - dice Abiteboul - possiamo estendere il contratto per la fornitura della power unit oltre il 2017. I nostri e i loro motori saranno uguali, anche perché un Costruttore può omologarne una sola versione. Durante la stagione cercheremo di dare a loro gli aggiornamenti previsti negli stessi tempi. Ma una cosa deve essere chiara, per



PER ORA È SOLO UNA SHOW CAR

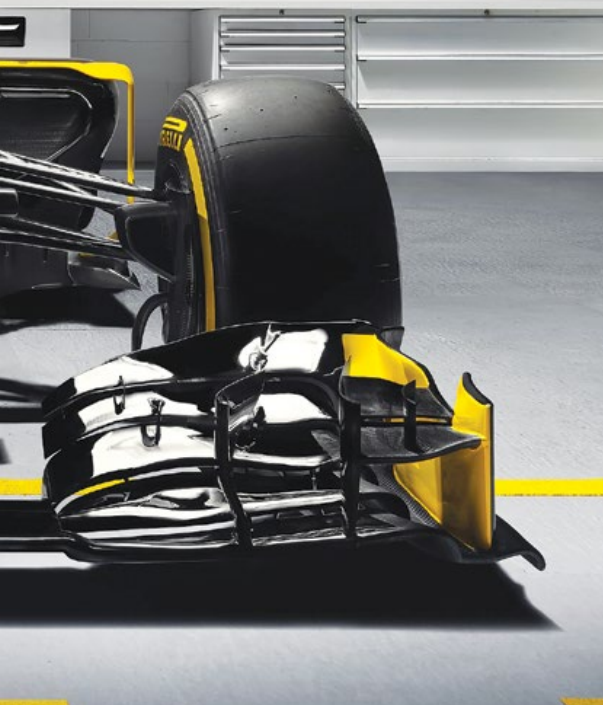
In queste immagini sono evidenziati parecchi dettagli della monoposto - in realtà la Lotus dello scorso anno, come abbiamo visto - che ha fatto da sfondo alla conferenza di presentazione del programma di rientro Renault in F.1 con un impegno diretto

la Renault il team di riferimento sarà il proprio, non la Red Bull. Il motore sarà realizzato in base alle indicazioni del team Renault. I tecnici che lavoreranno con la Red Bull saranno gli stessi dello scorso anno. Ma per ovvie ragioni di marketing e di marchio, non ci saranno collaborazioni di tipo promozionale». Parole precise, chiare, con le quali la Red Bull dovrà fare i conti. Perché se le polemiche c'erano nel 2015, immaginate che cosa succederà quest'anno, quando probabilmente i primi aggiornamenti alla power unit saranno disponibili solo per il team ufficiale e poi per i clienti. Ma è anche vero che a parità di motore, la triade Newey-Ricciardo-Kvyat sembra decisamente più solida di quella formata da Chester-Magnussen-Palmer.



LA GRANDEUR SI RICOMPONE

La Renault torna all'impegno diretto in F.1 e la Francia si veste subito di grandeur. A destra, il presidente della Fia Jean Todt con Frederic Vasseur, il manager che con suo figlio Nicolas ha reso grande la Art e che ora si occuperà della gestione operativa e dei piloti Renault



Vasseur non teme il salto in F.1

SOCIO DI NICOLAS TODT ALLA ART, IL MANAGER FRANCESE AFFRONTA LA SFIDA CON TRANQUILLITÀ. E PARLA DI VITTORIA ENTRO TRE ANNI

Frederic Vasseur, socio di Nicolas Todt nel team Art, responsabile tecnico del campionato di F.E - dove ha ricoperto un ruolo fondamentale per la nascita della categoria fornendo, attraverso la sua società Spark, le monoposto realizzate dalla Dallara - è la grande novità del team Renault F.1. Da tempo si parlava dell'arrivo di Vasseur nei Gp, già da quando Genii Capital aveva rilevato la proprietà dalla Renault. Vasseur si occuperà della gestione del team da un punto di vista operativo, dei rapporti con i pilo-



ti e del nuovo programma di Academy lanciato dalla Renault. «Lo scorso anno - dice Vasseur - il team Art ha avuto una stagione fantastica. Abbiamo vinto i campionati di Gp2 e di Gp3 e siamo stati molto competitivi anche nel Dtm. Quello è stato il momento per fare un passo avanti, per scegliere un'altra sfida. Visti i risultati, lascio il team Art più a cuor leggero. Da francese, far parte attiva del ritorno di Renault in F.1 con il proprio team è qualcosa che non potevo non accettare. In fondo non credo che ci siano differenze abissali tra gestire un team di F.1 e uno impegnato nelle categorie minori come Art. Il processo e la metodologia di lavoro sono gli stessi, semplicemente cambiano i numeri e la quantità di persone coinvolte. Oltre all'interesse dei media, che è maggiore. Nella mia precedente attività, ho avuto piloti in team come Toyota, McLaren, Red Bull

e Renault. Conosco il loro modo di pensare, già allora mi sono dovuto relazionare con aspetti politici nei rapporti tra piloti e squadra. Adesso sarà la stessa cosa. Dovremo tutti spingere come dei pazzi, perché la Renault ha preso possesso ufficialmente della Lotus solo il 19 dicembre 2015. Solo da quella data abbiamo potuto iniziare a fare dei piani. La priorità quindi è quella di ricostruire una solida organizzazione, sia in pista che in fabbrica. Non stiamo parlando di finire il campionato in settima posizione. Le aspettative per questa stagione non sono alte, è inutile parlare di numero minimo di podi e così via. Ci siamo posti dei traguardi anche per il primo anno, altrimenti non sarebbe un buon messaggio. Ma i vertici della squadra ci hanno parlato di podio dopo tre anni e di possibile vittoria del campionato dopo 5. Abbiamo tempo per programmare le cose». ●

LA F.1, NON È PIÙ DIFFICILE DELLA GP2. E DA FRANCESE NON POTEVO RIFIUTARE L'OFFERTA RENAULT

FREDERIC VASSEUR



Come reagirà il presidente Ghosn se la Red Bull dovesse rivelarsi costantemente più competitiva della Renault? Continuerà ad avere lo stesso approccio pragmatico-commerciale o prevarrà lo spirito agonistico? Perché il basso profilo può essere una carta comoda e conveniente da giocare per non creare eccessiva pressione ma se poi un team cliente riesce a fare meglio, allora le cose cambiano. E, oggettivamente, il potenziale e la cultura tecnica della Red Bull sembrano nettamente superiori a quelli del nuovo team Renault. Almeno per ora.

Il ruolo di Mario Illien

Sui risultati futuri della Renault in F1 sarà determinante il ruolo di Mario Illien e della Ilmor. Lo scorso anno Illien fu utilizzato dalla Red Bull e da Helmut Marko soprattutto come elemento di disturbo, destabilizzante, ora le cose sono più chiare.

«Mario Illien è un importante collaboratore tecnico di Renault - dice Abiteboul -. La sua esperienza, la sua cultura tecnica, ci saranno di grande aiuto per realizzare una power unit più efficace. Lavoriamo insieme nella stessa direzione, non ci saranno diversi sviluppi tecnici portati avanti in parallelo. Illien deve essere una risorsa per la Renault».

Così non ci saranno più soluzioni di Mario Illien contro soluzioni della Renault. Anzi, tra tutti i nomi elencati prima, quello di Illien - se usato nel modo corretto - è probabilmente il più importante, più determinante per riportare la Renault alle posizioni di vertice che tradizionalmente le competono. Dopo il flop del motore che ha debuttato in Brasile nel 2015, subito scartato dai piloti Red Bull, è stato soprattutto Mario Illien a rimetterci le mani. La power unit Renault versione 2016 dovrebbe essere sensibilmente migliorata a livello di efficienza, anche se non radicalmente rivoluzionata - come invece il propulsore Ferrari - nella distribuzione delle varie parti che la compongono. Anche se Remy Taffin definisce il propulsore che si vedrà ai test di Barcellona: «Come un'evoluzione consistente di quello che avevamo impiegato a San Paolo». Come prospettiva, non è molto allegra.

Su un punto Carlos Ghosn è stato chiaro: il motore Renault dovrà essere affidabile, anche a scapito della potenza inizialmente. Perché le nuvole di fumo e le penalità per avere oltrepassato il limite dei motori a disposizione non sono certo un bel segnale. Soprattutto per chi ha deciso di tornare in F1 essenzialmente per ragioni di marketing.

L'incertezza dei piloti

Uno è già saltato ancora prima di cominciare, l'altro potrebbe seguirlo a stagione in corso. La situazione piloti alla Renault è un po' come una pentola in ebollizione. Di Pastor Maldonado, dei dollari mancanti della Pdvs, a Guyancourt non ne parlava più nessuno. Pratica archiviata senza troppi rimpianti. Anche perché, in bella evidenza in campo giallo ora figurano le scritte di Jack Jones, società danese di abbigliamento che Kevin Magnussen ha portato in dote per assicurarsi il sedile lasciato libero dal pilota venezuelano. Altrimenti non avrebbe corso neppure lui. Perché, spiace sottolinearlo, la Renault è l'unico tra i 4 Costruttori di auto di serie presenti



CON TERZO PILOTA

A fianco i piloti titolari Kevin Magnussen e Jolyon Palmer posano con l'Ad di Renault, Carlos Ghosn. All'estrema sinistra il terzo pilota, Esteban Ocon. In basso, da sinistra, i tecnici Nick Chester e Bob Bell

Il ritorno a casa di Bob Bell

DALLA MERCEDES ALLA MANOR ALLA RENAULT, DOVE VINCEVA CON ALONSO. DEVE RIPORTARE AL MASSIMO LA STRUTTURA DI ENSTONE

Dal paradiso all'inferno e ritorno. Ovvero la strana storia di Bob Bell, passato nel giro di due anni da direttore tecnico della Mercedes a consulente Manor a direttore tecnico della Renault. Per il tecnico inglese un ritorno a casa, visto che era lui a dirigere il team insieme a Rob White all'epoca dei trionfi di Fernando Alonso.

«La struttura di Enstone, per svariate ragio-

ni, ha perso molte risorse lo scorso anno. Parlo di risorse umane, tecniche, macchinari, strumenti di simulazione. Quindi la priorità a breve termine è di riportare quella unità produttiva al livello più alto in termini di struttura, com'era abituata a lavorare in passato. È rimasto un buon nucleo di persone ma ora va integrato, migliorato e potenziato con nuovi arrivi. Diciamo che ci siamo

dati due anni di tempo per riportare l'unità di Enstone in piena efficienza. Per raggiungere quel realistico livello che dal 2017 in poi ci dovrebbe consentire di lottare per le prime tre posizioni. Ma questo processo sarà fatto con metodo, senza fretta. Non prenderemo certo le prime persone che passano per strada. Se ci sarà da aspettare (si riferisce a molti contatti in corso di tecnici di altre



squadre, che però contrattualmente dovranno osservare un periodo di riposo di almeno 6 mesi n.d.r) vorrà dire che aspetteremo. Ma questa stagione sarà comunque importante per gettare le basi del nostro futuro. Però considero il 2016, e anche il 2017, come anni di transizione, necessari a completare il processo di ristrutturazione. Il vero potenziale del team Renault F1 si vedrà solo dal 2018».

Nick Chester sembra essere l'unico della vecchia gestione Lotus ad avere salvato la pelle e la responsabilità operativa. Il progetto della Rs16 porta comunque la sua firma, sebbene da novembre Bob Bell e Remy Taffin abbiano rivisto l'installazione in vettura della power unit Renault al posto di quella Mercedes, prevista al momento della realizzazione del progetto: «Siamo partiti in ritardo ma ora

stiamo recuperando sulla iniziale tabella di marcia. L'installazione della power unit Mercedes rispetto a quella della Renault è piuttosto diversa. Abbiamo dovuto costruire molte componenti extra. Il telaio comunque è stato modificato e quella che vedrete a Barcellona nei test sarà già la vettura che correrà a Melbourne. Che non è quella che abbiamo mostrato in questa occasione. Tutta la vettura è impostata per la ricerca assoluta dell'affidabilità, le performance verranno in seguito. Certo, il nostro riferimento rimane la Red Bull, loro però hanno il vantaggio di non aver dovuto cambiare il motore mentre noi, di fatto, siamo dovuti ripartire da zero». ●



Ghosh: cerchiamo visibilità

L'AD DI RENAULT CONFERMA ANCHE CHE LE CRITICHE RED BULL HANNO FATTO DA SPINTA

L'ultima volta che ha fatto un'uscita pubblica in materia di corse è stato per criticare il deludente programma Nissan LmP1. Durante le complesse trattative economiche per rilevare la Lotus, Carlos Ghosn (nella foto a piede di pagina) ha preferito rimanere in silenzio. Adesso, come tanti altri grandi manager sembra godersi la visibilità che la F1 offre. E posa come una superstar vicino alla Lotus per ora ricolorata Renault: «Sappiamo che sarà dura perché dovremo lottare contro i team migliori. Ci vorranno almeno due-tre anni per poter tornare costantemente sul podio. Del resto, guardate quanto hanno impiegato Mercedes e Red Bull. Abbiamo lavorato moltissimo sul motore, riconoscendo che partivamo da un certo handicap tecnico. Ma possediamo l'esperienza e la competenza per colmarlo, questo gap. Torniamo in F1 con la nostra squadra non per partecipare ma per competere ai più alti livelli e, eventualmente, vincere. Non succederà nel 2016, ci vorrebbe un miracolo, ma confido che il team sia in grado di progredire costantemente ad ogni gara. In passato abbiamo visto sulla nostra pelle che quando una vettura vinceva era merito del team e quando perdeva, invece, la colpa era del motore. Non voglio dire che noi fossimo perfetti, immuni da colpe, ma a questo punto con l'obiettivo e la priorità di ottenere il massimo ritorno per il nostro investimento in F1 dovevamo di nuovo essere presenti con la nostra squadra». ●

NON STIAMO
PARLANDO
DI PARTECIPARE.
PERÒ, PER VINCERE
SO CHE CI VORRÀ
DEL TEMPO
CARLOS GHOSN

”

Non succederà nel 2016, ci vorrebbe un miracolo, ma confido che il team sia in grado di progredire costantemente ad ogni gara. In passato abbiamo visto sulla nostra pelle che quando una vettura vinceva era merito del team e quando perdeva, invece, la colpa era del motore. Non voglio dire che noi fossimo perfetti, immuni da colpe, ma a questo punto con l'obiettivo e la priorità di ottenere il massimo ritorno per il nostro investimento in F1 dovevamo di nuovo essere presenti con la nostra squadra». ●





RENAULT ATTO TERZO



in F1 con un proprio team, che ricorre a due piloti paganti. Cosa che nemmeno la Williams, la Force India e la Toro Rosso fanno. «Non bisogna essere troppo pragmatici sui piloti - dice Abiteboul - il nostro programma è partito in ritardo, la Renault ha rilevato la Lotus solo in dicembre, abbiamo dovuto fare i conti con quello che c'era».

In attesa di vedere come si comporterà Jolyon Palmer, l'attenzione si sposta non tanto sul ritorno di Kevin Magnussen dopo un quasi anno d'inattività (per lui nel 2015 solo il Gp d'Australia per sostituire Alonso infortunato) quanto su cosa succederà con Esteban Ocon. Ufficialmente "prestato" dalla Mercedes che ne detiene il contratto ma la cui situazione ricorda molto quella di Sebastian Vettel quando venne prestato dalla Red Bull alla Bmw. Per farlo tornare "a casa" fu necessario il ricorso ad un arbitro...

Ocon è indubbiamente un pilota di talento, detiene il record ufficioso della pista a Fiorano, ottenuto nell'unico giorno che ha provato la Ferrari F1. Una cosa che a Maranello ricordano ancora. Un pilota dalla grande potenzialità, e per di più francese, anche se Carlos Ghosn, scherzando sino ad un certo punto, dice di non sentire la mancanza di un pilota francese, quanto piuttosto di un pilota... cinese. Ocon scenderà in pista quanto più possibile, nei test, al simulatore, e inevitabilmente fungerà da elemento di pressione costante su Palmer. Visto che, come ha dimostrato a Fiorano, non è certo il tipo di pilota che ha bisogno di girare tanto per arrivare al limite. Ocon ha un contratto con la Mercedes. Che però deve portare avanti anche Pascal Wehrlein, ora prossimo ad accasarsi alla Manor in virtù di una sponsorizzazione indipendente dalla Mercedes. Un pilota francese su Renault potrebbe riaccendere quella fiamma di orgoglio nazionalistico che al momento non sembra bruciare intensa. Considerando anche che la Total al momento rimane lo sponsor francese più importante al fianco della Renault.

Sul palco solo i colori

La vettura mostrata a Guyancourt era la Lotus E23 dello scorso anno mentre la nuova Renault Rs16 arriverà solo a Barcellona, per la prima giornata di test in programma il 22 febbraio. «Questi sono i co-

C'È ANCHE CARMEN

La bella Carmen Jordà, pilota Renault di sviluppo, spera in un test F1 entro l'anno e intanto pensa alla Formula E, dove potrebbe correre con il team e.dams



lori che vedrete a Barcellona» ha detto Ghosn, lasciando intendere che in futuro cambieranno, forse con una maggiore presenza di giallo. Ecco un altro elemento d'incertezza dopo l'organigramma radicalmente rivisto, i piloti, lo stato di competitività futura del motore.

Bentornata Renault, perché in tempi economicamente così difficili il ritorno di un Costruttore in F1, con un proprio team, è certamente un fatto rimarchevole. Da augurarsi però che avvenga su solide



SENZA SPONSOR NON SI GUIDA

Anche il ripescato Magnussen, chiamato a sostituire Maldonado quando il venezuelano s'è ritrovato senza supporto dal suo Paese, ha dovuto portare in dote una sponsorizzazione. In bella evidenza sul giallo del deflettore, sopra



basi: finanziarie, tecniche e organizzative. Perché lo scorso anno le critiche eccessive della Red Bull erano alla fine solo parole. Quest'anno invece la Renault dovrà cercare di arrivare sempre davanti alla Red Bull. E la cosa potrebbe risultare maledettamente difficile e complicata. Anche se Jerome Stroll lancia il messaggio: «Abbiamo le risorse, abbiamo il team, abbiamo l'organizzazione, abbiamo lo spirito. La Renault è tornata per vincere». Buona fortuna. ●

Magnussen si sente miracolato

DOPO ESSER STATO SCARICATO DA McLAREN, IL DANESE ERA ORMAI RASSEGNA TO. CON LA RENAULT ARRIVA "L'OCCASIONE DELLA VITA"

Per convincere Ron Dennis a farlo correre con la McLaren, Kevin Magnussen aveva prospettato la possibilità di ottenere la ricchissima sponsorizzazione della Lego, una tra le Corporate al mondo con la maggiore redditività. Per assicurarsi il sedile della Renault, più modestamente, è stato sufficiente il contributo di un marchio danese che produce jeans e magliette. «La Renault ha salvato la mia carriera - dice Magnussen -. Senza la loro chiamata ero ormai pronto a rimanere inattivo un altro anno. E due anni fuori avrebbe voluto dire la fine. Nel mio accordo con la Renault, la McLaren non ha giocato nessun ruolo. Avevo provato la Porsche LmP1 e la Mercedes Dtm ma nessuna di queste opzioni era reale. Nel mio anno di debutto alla McLaren avvertivo molta pressione, ora mi sento più tranquillo. La pressione c'è ma è del tipo positivo, mi sento più pronto adesso di quanto non lo fossi due anni fa. Con la Renault avevo parlato un poco verso la fine del 2015. Poi sono stati loro a chiamarmi, nel mese di gennaio. Dalla Renault sto ricevendo una grandissima opportunità, di quelle che nella vita di un pilota capitano poche volte. E che non posso sprecare. Questa è la mia seconda chance e devo concretizzarla.



**HO PROVATO
PORSCHE LMP1
E MERCEDES DTM
MA SENZA REALI
OPPORTUNITÀ. CON
PALMER FARÒ BENE**

KEVIN MAGNUSSEN

”

Il mio accordo con Renault non lo considero una cosa last minute, a breve termine. Voglio rimanere in questo team quando sarà di nuovo in grado di essere vincente. Non ho rinunciato all'ambizione di tutta una vita, ossia quella di diventare campione del mondo. Ma devo anche

essere realista in merito alla mia situazione attuale. Stiamo parlando di una squadra completamente nuova, che si sta definendo ancora in questi momenti. Ma con la stessa struttura Renault ha già fatto molto bene in precedenza. La mia limitata esperienza, o il fatto che Palmer è al debutto in F1, non credo che a conti fatti sia davvero un problema. Perché lui nel 2015 ha comunque percorso parecchi km al volante della Lotus, ha vinto il campionato di Gp2, mostrando di essere un pilota veloce, vincente se messo nella giusta situazione. Lavoreremo insieme per fare progredire il team il più in fretta possibile». ●

Arnoux e

di **Mario Donnini**
foto **Sutton-Images.com**

René Arnoux l'epopea della Renault che lanciò il turbo in F.1 l'ha vissuta davvero e dall'abitacolo. Pilota Régie dal 1979 al 1982, vinse 4 Gp. È l'uomo giusto per conoscere segreti e retroscena di quella sfida che cambiò volto al Circus.

- **René, non sei solo un top driver, di motori ne sai.**
«Li amo. Li conosco bene. Ho iniziato dal nulla, da meccanico di Conrero, so fare rettifiche e aggiustaggio. Come dite voi in Italia, ho fatto la gavetta».

- **Anche in monoposto.**

«Ho vinto dal debutto fino alla F.2, nel 1977 con la Martini-Renault. Sono arrivato in F.1 nel 1978, con Tico Martini e poi con Surtees, solo per merito».

- **Nel 1979 l'occasione della vita con la Renault.**

«Nel 1977 la Renault aveva lanciato la più grande sfida tecnologica del motorismo da corsa: rendere vincente un 1500 turbo contro i 3000 aspirati. Equivalenza beffarda, concepita per scoraggiare i tentativi di motore sovralimentato. La Régie accettò, calzando perfino i rivoluzionari radiali Michelin».

- **Portaci dentro la factory di Viry Chatillon.**

«Oggi come fosse allora? I tecnici Boudy, Castaing e Dudot ci credono terribilmente, ma ogni volta dopo pochi giri il turbo cede. La Rs01 l'avevano soprannominata la teiera, tanto fumava spesso, e a Viry Chatillon mi dicono: "Ridono, ma un giorno verranno in fila a piangere, pur di avere un nostro motore". Mi chiedo: "Vinceremo, ma quando? Ho 30 anni, devo fare presto, sennò resto fegato..."».

- **Come passate dalla Teiera alla Freccia Gialla?**

«Con una creatività incredibile, che a oggi non è stata mai riconosciuta. Bruciamo i pistoni? Pensa, inventano un pistone in cui l'olio gira all'interno, tramite getti posti nel blocco, per lubrificarlo. E concepiscono sei prigionieri a cilindro in materiale speciale, che mentre lavorano si allungano. Poi, per la Rs10, lo step decisivo, passando da un turbo solo e grosso a due turbine più piccole. E aggiungono la geniale "scatola di formaggio". Ti spiego: in decelerazione calavano i giri della turbina: un bel guaio, perché quando riacceleravi il motore rispondeva 20 metri dopo. Su tracciati tipo Montecarlo era un inferno. A Zolder 1979 col monoturbo avevo così ritardo di potenza che le gomme da qualifica non mi entrarono in temperatura. Incredibile, eh? Invece, con la "scatola di formaggio", i giri della turbina restano alti anche a gas chiuso. All'inizio pure troppo, perché il turbo esplode, poi, a forza di test, il ritardo alla risposta cala della metà, grazie anche all'elettronica. Bingo. A metà 1979 la vera svolta».

- **Gp di Francia a Digione, 1° luglio 1979. La Renault trionfa con Jabouille, tu sei 3° dopo un duello da leggenda con Gilles Villeneuve. La sfida Re-**

RENÉ FU ALFIERE-RÉGIE DAL 1979 AL 1982, ALL'AVVENTO DEL TURBO ECCOLO SVELARE TUTTI I SEGRETI DI QUELL'AVVENTURA, DALLA SFIDA CON GILLES ALLE LOTTE CON PROST



ARNOUX RIVELA QUI IL PERCHÉ DI QUEL SUCCESSO SFUMATO A MONACO 1982

Sopra, Arnoux in azione a Monaco 1982, sotto è con Jacques Villeneuve a Goodwood per rievocare la sfida di Digione 1979 quando Gilles, al centro, fu 2° davanti a René. Nell'altra pagina, il podio, col vincitore Jabouille messo in ombra dai "duellanti"

LA PORTATA DELLA GRAN RIVOLUZIONE TURBO DELLA RENAULT DI FINE ANNI '70 È STATA SOTTOSTIMATA!

RENÉ ARNOUX

”

AUTO SPORT

20



l'epopea Renault



ARNOUX E L'EPOPEA RENAULT

«Renault è vinta. Però c'è un però. Mediaticamente Jabouille non se lo fila nessuno e l'argomento turbo Renault diventa noioso, perché il mondo s'alza in piedi per acclamare te e Gilles Villeneuve. «Hai solo ragione. Francia 1979 è l'unica corsa della storia in cui il Gp lo vince chi aveva perso e lo perde chi aveva vinto. Ma quel weekend ci liberò dalla pressione della vittoria, ci rasserenò, perché i dirigenti Renault dopo aver speso molto avevano fame di risultati. Sì, l'attenzione fu tutta per me e Gilles. Jabouille ne soffrì, tanto che poi divenne geloso». - Jean-Pierre va capito. Sul giro secco era fortissimo, ma in corsa aveva quasi sempre sfiga. Dai, le tue prime due vittorie in F.1, in Brasile e Sudafrica 1980, sono gare ereditate da Jabouille, leader solitario alla Fausto Coppi... Ma lui prima rompe il turbo e poi gli cede una gomma, così tu fai bang-bang. Non c'era bisogno d'essere Otello per diventare geloso di Arnoux, nuovo battistrada iridato e candidato al titolo mondiale 1980.

«È vero, il destino non era con lui. E tra l'altro con Jabouille le cose sono filate lisce, il rapporto è stato sempre buono, fino alla fine. Lui sviluppava il telaio, io le gomme, poi dialogavamo. Siamo stati bene, insieme. Il problema del 1980 risiede altrove. Potevamo vincerlo, quel mondiale, ma, invece che badare alla ricerca dell'affidabilità, ci concentrammo altrove, fatto sta che da lì in poi non vinsi più nessuna gara. E quello che mi fa incalzare veramente è che i guai non venivano tanto dal turbo, ormai decentemente solido, ma dalla componentistica e dall'elettronica. Rompevano stupidaggini, non più pistoncini o bielle. È il mio grande rimpianto. Mah, un amico mi dice sempre che nella vita si diventa saggi in ritardo...».

**A DIGIONE 1982
NON HO CEDUTO
LA VITTORIA
A PROST E HO FATTO
PROPRIO BENE. LO
RIFAREI 100 VOLTE!**

RENÉ ARNOUX

”

pevano stupidaggini, non più pistoncini o bielle. È il mio grande rimpianto. Mah, un amico mi dice sempre che nella vita si diventa saggi in ritardo...».

- Per il 1981 Jabouille se ne va e arriva Prost. Ahio. «Avevamo contratti uguali, clausola per clausola. Giuro, non c'era una prima guida. Era tempo di motori e gomme a valanga, tutto illimitato, si facevano test ogni due Gp - mica come ora - e io non voglio uno che rompe i coglioni e vuole il mio materiale. Lui è molto forte in pista e pure fuori, cerca di mettere parte del team dalla sua parte e ci riesce». - I risultati sono a suo vantaggio, ma la discontinuità Renault tarpa le ambizioni iridate di Prost. «Andiamo avanti».

- Butti via Monaco 1982 girandoti alle Piscine. Una cosa non da te. Per mezz'ora resti sugli scogli imbufalito, occhi spiritati a guardare il vuoto. «Ero nero, ma non avevo sbagliato, s'era rotta una molla che regolava il funzionamento delle minigonne. La perdita d'aderenza non fu un mio errore».

- Poi, al Gp di Francia 1982, il giorno della tua rivincita trionfale, scoppia un gran casino tra voi, in Renault. E Alain passa dalla parte del torto.

«Ecco. Abbiamo contratti uguali, ciò vuol dire che se sono primo è inutile che ti incazzi. Io non ti aspet-

1979 - RENAULT RS01



1978 - MARTINI MK23



1978 - SURTEES TS20



GRAN PREMIO D'ITALIA
MONDO DEL MONDO F.1 DELL'



1982 - RENAULT RE30 B
DA TRIONFATORE A MONZA

1984 - FERRARI 126 C4



DEBUTTÒ IN F.1 NEL 1978 CON LA MARTINI

Nato il 4 luglio del 1948 a Grenoble, in Francia, René Arnoux si lanciò verso la F.1 vincendo l'Europeo di F.2 1977 su Martini-Renault. Proprio con l'equipe di Tico Martini fece il gran salto in F.1 nel 1978, quando, a fine stagione, corse brevemente anche per John Surtees, per poi firmare il contratto con la Renault per l'annata 1979

to, non ti faccio vincere, mai nella vita. Quella volta andò così, al Paul Ricard. Partii dalla pole, vinsi e, se tornassi indietro, lo rifarei cento volte. Perché un pilota vero è una bestia fatta per vincere. E Prost in fondo è sempre stato uno scontento. Di tutto».

- Si disse che lui nel dopo gara chiese la tua testa ai vertici Renault e, guardando al dopo, la ottenne.

«Balle. Finita la gara - è il 25 luglio 1982 -, il gran capo Renault è con me e voliamo a Parigi, ai Campi Elisi, a festeggiare Bernard Hinault che aveva vinto il Tour de France su bici Gitanes, costruite dalla Renault, unica Casa al mondo al top in F.1 e al Tour. E mi sento strafelice, perché coi pensieri sono già altrove. Sì, è tempo di svelare qualche segreto. In giugno mi aveva chiamato Piccinini, diresse Ferrari, dicendo che il Commendatore voleva conoscermi. A fine mese ceno col Drake, in un clima top secret, alla casa del custode, presso il circuito di Fiorano.



1980 - RENAULT RE20



1989 - RENAULT JS33



2012 - A ERBÉ SULLA FERRARI 312 T4 CHE FU DI GILLES



1983 - 1° AL GP DI GERMANIA SU FERRARI 126 C3



1981 - RENAULT RE30 A ZELTWEG DIETRO A PROST

Da solo, perché lui non sopporta la presenza di manager e avvocati altrui. Mi dice che mi vuole, sorrido, ci stringiamo la mano ed è fatta. "Questo per me, signor Arnoux vale un contratto" - aggiunge Enzo Ferrari. Sono euforico. Poco dopo il mio manager Jean-Paul Driot perfeziona la firma. Quindi, un mese più tardi, nessuno poteva chiedere la mia testa, tantomeno Alain Prost, perché io ero già pilota Ferrari per il 1983. Ti dirò di più. Per riconoscenza verso Larrousse e dargli tempo di cercare un mio sostituto, avevo chiesto a Enzo Ferrari di poter dire in forma riservata al team Renault che me ne stavo andando. Ferrari acconsentì anche se puntualizzò che pubblicamente doveva restare tutto segreto fino al sabato di Monza, dove vinsi. Così andò. Quindi chi dice che Prost arrabbiato mi spinse fuori dalla Renault, ignora la storia e la sua parte più bella». - **Purtroppo bella come una sinfonia incompiuta.**

DUE STAGIONI E... MEZZO CON LA FERRARI

Lasciata la Renault, nel 1983 René approda alla Ferrari, con la quale gareggia sino all'inizio della stagione 1985, sfiorando il titolo nel 1983. Termina la carriera in F1 con la Ligier, nel 1989, dopo 149 Gp disputati, 7 vittorie, 18 pole position e 12 giri più veloci

Perché meritavi più gloria alla Rossa, René.

«A tre gare da fine '83 mi giocai il mondiale con Prost e Piquet, su Brabham-Bmw. Il brasiliano senza evoluzioni si mise ad andare a razzo e la sua benzina fece il miracolo. Strano, no? Se Renault e Ferrari fossero andate fino in fondo, forse avrebbero scoperto che era da squalificare. Io arrivai alla sfida finale sicuro di perdere, perché correremmo con una pressione del turbo che avrebbe spaccato tutto e così andò. In Sudafrica vidi la fine gara da bordo pista e, ogni volta che Piquet passava, emetteva un fumo nero sospetto. Tutto qua. In realtà il mondiale 1983 l'ho perso a Detroit, quando potevo vincere e mi ha ceduto la centralina nuova. In Austria, altra fregatura, con la quarta che mi pianta in asso e Prost mi passa. Fine dei sogni. Dai, era destino». - Intanto a fine 1983 si sfalda il team Renault di Larrousse, Sage e Prost e finisce un'era. Si dice perché qualcuno finì nel letto sbagliato. Quanto a te, a inizio 1985 la Ferrari ti lascia libero.

«Parlo per me: giuro, io non sono mai andato nel letto sbagliato. Il motivo per cui è finita tra me e la Ferrari è una cosa da niente, una cavolata. La prossima volta che ci vediamo te la racconto in privato, ma non la divulgherò mai. Resterà un segreto».

- Con Tambay e Alboreto in Ferrari sei stato bene?

«Patrick era okay. Quanto a Michele, è stato il ragazzo più umile, sincero, dolce e onesto che io abbia conosciuto. Diverso da Gilles, ma altrettanto puro nell'anima. Mai visto un essere umano così positivo nella vita e così veloce in pista. Mi manca».

LA PIÙ BELLA PERSONA DELLA MIA F.1? ALBORETO: UMILE, SINCERO, ONESTO. UN VERO GRANDE SIGNORE

RENÉ ARNOUX

”

- Ti sei ritirato dalla F.1 a fine 1989, a 41 anni.

«Non potevo più lottare per le prime due file, così a metà stagione ho preso Guy Ligier e gli ho detto di cercarsi un mio sostituto. Lui mi voleva ancora per un anno, ma ho fatto bene così».

- L'intervista chiudila come vuoi.

«Torniamo ai primi tempi della Renault. Sono nella sede di Viry Chatillon e un tecnico mi mostra una loro nuova, meravigliosa scoperta. Un motore e un cambio che si guidano dal vivo, una specie di pioniere simulatore. "Dai prova - mi fa lui - siamo in modulazione Paul Ricard". Okay. Funziona, è geniale, ma quando arrivo virtualmente in mezzo al rettilineo del Mistral, alzo il piede atterrito. Il tecnico stupito mi chiede perché e io gli spiego la verità. Vedo gli scarichi incandescenti, il turbo sta friggendo, sembra che stia per liquefarsi e io soffro per il V6, ecco. Ma lui mi risponde. "In gara va così e il turbo mica ti fa pena... Non devi avere pietà: René, sono le corse!". Questo dimostra due cose. La prima: alla Renault in quegli anni meravigliosi erano incredibilmente avanti. La seconda: ho sempre amato e rispettato la meccanica, perché è da lì che per me tutto è cominciato. No, non mi sono mai scordato d'essere stato un ragazzo venuto su dal nulla» ●

Daytona

quante belle sto

di **Cesare Maria Mannucci**

Al funerale di Guy Ligier, a Vichy, Jacques Nicolet se ne stava in disparte, in un angolo, poco gradito alla famiglia. Perché quell'accordo che Guy Ligier aveva voluto fare negli ultimi anni della sua vita, quando aveva ceduto il nome e il marchio alla società Onroak di Nicolet - che in precedenza chiamava Morgan le proprie vetture - agli eredi non era proprio andato giù. Perché svenduto al ribasso. Sottovalutando, però, che Guy Ligier era stato felice di tornare al grande automobilismo internazionale, alla 24 Ore di Le Mans. Cosa che la costruzione delle piccole Sport Cn che la sua azienda ancora produceva, non gli avrebbe certo consentito. La Ligier a Daytona è tornata alla vittoria, poco importa se di fatto sia un'operazione di rebrand. In un ambiente balcanizzato come l'Endurance, dove spesso non si sa come si chiamano macchine o motori - vedi il caso dei propulsori che equipaggeranno le LmP2 nel 2017 - ci sarebbe bisogno di nomi storici, di punti di riferimento. E il nome Ligier lo è ancora. Tra l'altro nella Js P2 che ha sbancato

IL SUCCESSO DELLA LIGIER NELLA CORSA SIMBOLO USA SEGNA IL RITORNO VINCENTE DI UN COSTRUTTORE FRANCESE IN UNA CLASSICA DELL'ENDURANCE. UN RACCONTO CON TANTI RETROSCENA

Daytona c'è anche parecchia Italia, visto che il telaio è costruito a Teramo, presso la nuova società di proprietà di Nicolet, sorta sulle ceneri della Atr, che realizzava i telai Minardi e numerose componenti anche per Ferrari e Dallara. Chiamiamola Ligier oppure Onroak, la società madre di Jacques Nicolet, che produce anche la Ligier LmP3; la vittoria di Daytona ha comunque portato in evidenza, alla ribalta internazionale, facce e nomi nuovi.

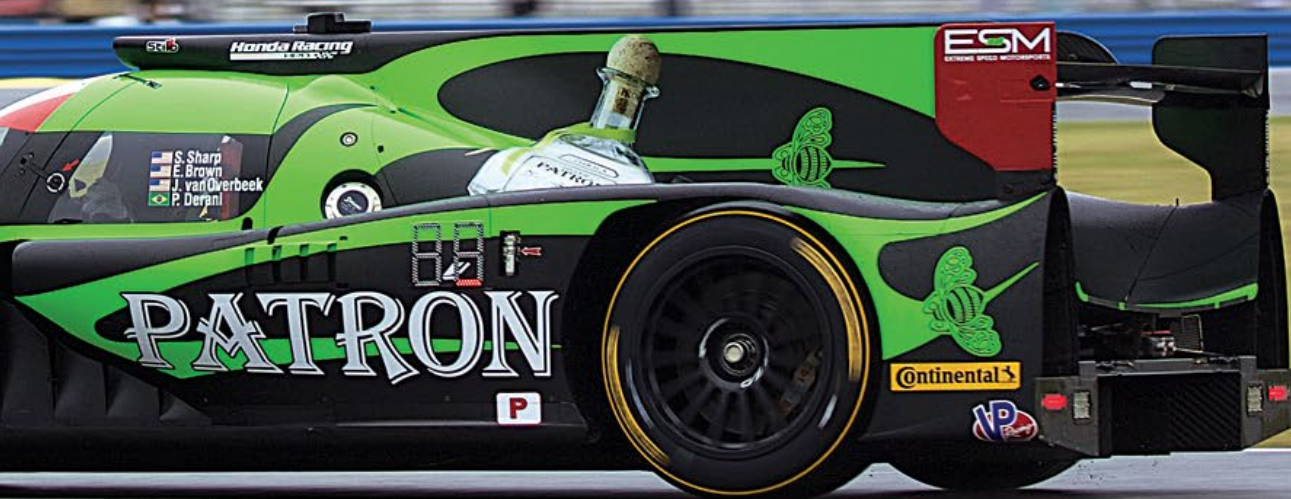


rie



**C'È ANCHE UN PO' D'ITALIA
NEL TRIONFO LIGIER**

C'è parecchia Italia nella Ligier che ha sorprendentemente trionfato alla 24 Ore di Le Mans. Il telaio della vettura viene infatti costruito in Italia a Teramo nella nuova società del boss Nicolet nata sulle ceneri della Atr



Per primo quello di Jacques Nicolet, indicato tra i primi 50 uomini più ricchi di Francia, che oggi contende all'Oreca il primato di maggiore costruttore di vetture Sport. Nicolet viene dal mondo degli immobili, delle costruzioni. Appassionato di automobili, pilota gentleman, ha prima rilevato la struttura di Henry Pescarolo poi ha dato vita ai suoi progetti. Possiede anche l'agenzia fotografica Dppi, tra le più importanti nel motorsport, e sarebbe pronto ad entrare nella più complessa categoria LmP1 a condizione di trovare un motore fornito da un Costruttore.

Ambizioso, di carattere spigoloso, gli va riconosciuto il merito di avere riportato un Costruttore francese alla vittoria in una classica dell'Endurance. Cosa che non accadeva dal successo della Peugeot 908 alla 12 Ore di Sebring nel 2011. Nicolet sta costruendo una sede americana della Ligier a Costa Mesa, considerando che nel 2017 saranno ammesse in Imsha anche le LmP3 al posto delle attuali Pc, e lui ha già avviato il progetto per la nuova DPi, la classe LmP2 riveduta in salsa americana, che consentirà di modificare l'aerodinamica adattandola allo stile dei diversi costruttori di motori.

ANCHE LUI HA SCELTO LA NUOVA VIA AL PROFESSIONISMO

Derani: «Endurance la mia scelta migliore»

In pista la grande rivelazione di questa Daytona è stato Felipe Derani, che di fatto si è caricato sulle spalle tutto l'equipaggio, facendo da solo la maggior parte del lavoro. Derani viene da una famiglia estremamente agiata di San Paolo. Il padre per alcuni anni è stato proprietario del campionato brasiliano Gt3. Dopo aver tentato la fortuna nel campionato inglese F3, "Pipo" Derani si è convertito all'Endurance e nel 2015 ha disputato il campionato Wec con il team G.Drive. Con il team americano Ems ha rilevato il posto di Ryan Dalziel, vincendo subito al suo debutto a Daytona. «Con Derani abbiamo ottenuto quel successo che inseguivamo da tre anni - ha detto Scott Sharp - ora ci occuperemo di lui giornalmente per fare in modo che non gli manchi nulla».

«Essere passato all'Endurance è la migliore deci-



SQUADRONE VERDENERO

Scena da un trionfo in casa Ligier, marchio rilanciato da Jacques Nicolet, sopra a destra, con la sua Onroak.

A destra, la rivelazione della corsa Pipo Derani, l'uomo in più, il pilota che si è caricato sulle spalle la maggior parte del lavoro per arrivare alla conquista della coppa più ambita



I 4 MOSCHETTIERI

Ecco i 4 moschettieri che hanno regalato alla Ligier la vittoria a Daytona. Da sinistra verso destra, Overbeek-Derani-Brown-Sharp gli autori dell'impresa centrata nel giorno del tramonto della classe Dp, a sinistra la vettura del team Ganassi



sione della mia vita - dice Derani - anche se in Brasile sono cresciuto con il mito della F.1. Vincere al debutto a Daytona è stato sorprendente, l'ultima ora è stata problematica perché si è acceso l'allarme per un problema con il cambio e con il servosterzo, ma dai box mi hanno rassicurato che era tutto ok». Evidentemente la storia di Brendon Hartley alla Porsche ha fatto scuola e ora sono molti i giovani piloti che cercano il professionismo seguendo la strada della Lmp2 piuttosto che della Gp2. Se Derani avesse voluto, aveva i mezzi e le risorse per comperarsi il migliore sedile in Gp2, ma ha preferito concentrarsi nel Wec. Il modo perentorio come ha guidato a Daytona potrebbe aprirgli le porte verso i più prestigiosi team di Lmp1.

NON ERA MAI SUCCESSO NELLA STORIA DELLA CLASSICA

Sharp bis a 20 anni di distanza: è record

Come un personaggio di Alexander Dumas, Scott Sharp ha rivinto la 24 Ore di Daytona... venti anni dopo il suo primo successo, nel 1996, insieme a Wayne Taylor e Jim Pace. «Mio dio, come passa il tempo, se penso a 20 anni fa mi rendo conto come la mia carriera sia stata lunga oppure a come sono diventato vecchio», ha detto Sharp. Nei 50 anni di storia della 24 Ore di Daytona, non era mai successo che un pilota tornasse al successo 20 anni dopo. In questo arco di tempo, Sharp è passato dal ruolo di pilota di punta in Irl, a speranza mancata per vincere Indy 500, a pilota ormai gentleman la cui prima priorità è adesso quella di gestire il team Esm. Lo scorso anno nel Wec, la squadra americana aveva deluso. Perché la scelta di adottare inizialmente il telaio Honda si era rivelata disastrosa, e perché il

nucleo dei tecnici e meccanici americani aveva faticato ad adattarsi all'Europa e ad un modo di correre abbastanza diverso. Proprio per evitare il ripetersi di questi problemi, Ed Brown, proprietario del team e del marchio Tequila Patrón, ha deciso di affidare per il 2016 la gestione del team alla stessa Onroak.

SONO ORMAI VETTURE CON LA DATA DI SCADENZA

Siamo al tramonto della classe Dp

Al loro ultimo anno di esistenza, le vetture della classe Dp hanno mostrato il passare degli anni e nelle ultime due gare del campionato IMSA, La Petit Le Mans a Road Atlanta e la 24 Ore di Daytona, sono state sconfitte rispettivamente da una Porsche 911 Gte e una Ligier Lmp2. Con una vettura ormai con la data di scadenza, impossibile in futuro da riciclare in altre categorie, la preparazione dei pochi Dp in gara è risultata sommaria, perché di fatto tutti stanno andando ad esaurimento del materiale. Mai squadre come Ganassi o Action Express avevano accusato così tanti problemi di affidabilità, come questa volta, sulle Riley e le Corvette da loro iscritte. In termini di prestazioni, le Dp erano ancora le vetture da battere, non come punta cronometrica, ma su uno stint complessivo. Ora il trend negativo rischia di ripetersi alla 12 Ore di Sebring, perché in assenza del tratto dell'ovale di Daytona, dove i Dp potevano far valere la loro maggiore velocità di punta, il risultato potrebbe volgere di nuovo a favore di una Lmp2. Che considerando le vetture iscritte, vorrebbe dire di fatto un'altra Ligier. Ancora del team Esm oppure di quella più veloce gestita da Michael Shank, che a Daytona si è ritirata dopo 12 ore per rottura del motore. ●



ERA COME STARE
CHIUSO IN UN
GARAGE CON
ALL'INTERNO
UN'AUTO COL
MOTORE ACCESO

MAX ANGELELLI

”

UN SECONDO POSTO TERRIBILE

A 45' minuti dalla conclusione della 24 Ore di Daytona, Angelelli è andato in pista per salvaguardare la seconda piazza. Ma c'era una perdita dallo scarico e i gas venefici nell'abitacolo hanno reso la sua avventura terribile. È riuscito a finire la gara ma è subito svenuto. È stato trasportato in ospedale prima a Daytona e poi trasferito a Orlando dove per tre ore è rimasto in camera iperbarica



Angelelli

«Ho rischiato grosso»

INTOSSICATO DAL MONOSSIDO DI CARBONIO E PER DI PIÙ DISIDRATATO, MAX RACCONTA LA SUA DISAVVENTURA A DAYTONA DOVE HA DIFESO IL 2° POSTO LOTTANDO COI GAS DI SCARICO NELL'ABITACOLO

La disavventura di Max Angelelli nel finale della 24 Ore di Daytona è di quelle da raccontare. Intossicato per via di una perdita di monossido di carbonio dallo scarico, finita dentro l'abitacolo, e per di più disidratato perché l'alternatore non ricaricava più la batteria bloccando il refrigerio all'interno della vettura e nel casco del pilota, Angelelli è comunque riuscito a portare la propria DP al traguardo al secondo posto. Ma ha rischiato grosso. È lo stesso Max a raccontarci quel che è accaduto: «Quando mancavano 45' alla fine della 24 Ore, Jordan Taylor è rientrato ai box perché non si sentiva molto bene. E ci ha avvertito della perdita dallo scarico. Sono quindi salito, c'era un secondo posto da salvaguardare. Appena entrato nell'abitacolo,

di Massimo Costa

dopo qualche giro ho avuto come la sensazione di essere in un garage chiuso e con all'interno una macchina col motore acceso. Piano piano ho iniziato a perdere lucidità, a non capire più quanto tempo mancasse alla fine della corsa, non percepivo più con chiarezza quello che mi dicevano via radio. La pista si faceva sempre più stretta e non mi rendevo neanche conto delle altre vetture in pista. Ma spingevo perché dovevo finire la gara. Non avevo però riferimenti, e guardavo sempre in alto per vedere se veniva sventolata la bandiera a scacchi. Ero sempre più debole, mi hanno poi detto che gli spotter lungo la pista comunicavano ai box di dirmi che dovevo fermarmi, perché tenevo linee strane, tagliavo la strada agli altri, parevo ubriaco insomma. Quan-



SPIEGA IL DOTTORE TOSCANO: «CI Vorrà tempo per ELIMINARE IL MONOSSIDO DAL CORPO»

Ceccarelli «Max è stato stoico»

A seguire la vicenda di Angelelli vi era anche il dottor Riccardo Ceccarelli, presente per la Bmw ma anche per seguire il team del pilota e manager bolognese: «In un primo momento non ci si è resi conto della gravità della situazione anche perché Max girava regolarmente veloce. Nel finale sono arrivati i primi segnali che qualcosa non andava. Angelelli non comunicava più e a fine corsa è svenuto. Ha vissuto un rischio grave perché il monossido di carbonio piano piano va a prendere il posto dell'ossigeno nei globuli rossi ed è come se non si respirasse, lentamente ci si addormenta perdendo conoscenza. Capisco che per Max fosse diffici-

le capire la situazione perché non è che si prova dolore, ma si viene sopraffatti da questa sensazione di lenta incoscienza e non percepisci quel che accade intorno a te, non ragioni lucidamente. Ora ci vorrà tempo per Max per eliminare dal proprio corpo il monossido accumulato, ma lasciatemi dire che è stato stoico nel riuscire in quelle condizioni a portare a termine la gara. Nel corso della 24 Ore lo abbiamo trovato in condizioni psico fisiche sempre eccellenti e forse questo gli ha permesso di reggere fino al termine. Per quel che mi riguarda, in tanti anni di corse, non mi era mai capitato che un pilota subisse un problema fisico del genere».

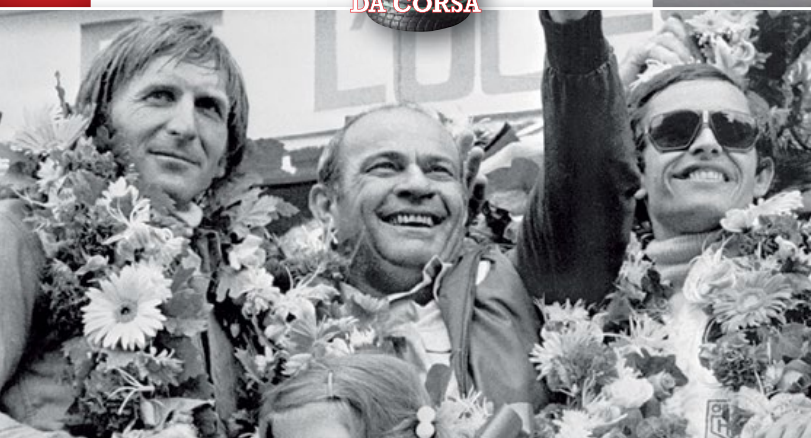
Quando è finita la gara non l'ho intuito dalla bandiera a scacchi, che non ho riconosciuto, ma perché i commissari sono entrati a bordo pista sventolando le loro bandiere. Mi sono subito fermato e sono immediatamente svenuto. A dire la verità, pensavo di essere sceso dalla macchina e di essermi accasciato a terra, invece, mi hanno detto che mi hanno tirato fuori. Mi hanno portato incosciente all'ospedale e in un primo momento mi hanno trattato per la disidratazione, ero collassato anche per quello. Poi, però, informati dal team, si sono accorti che avevo una intossicazione da monossido di carbonio ed avevo ben il 40 per cento di CO₂. Tanto per fare un esempio, un incallito fumatore è tanto se ha il 3 per cento di CO₂. Ero quindi piuttosto grave e scoperto ciò mi hanno immediatamente trasferito da Daytona ad Orlando in elicottero e infilato in una camera iperbarica nella quale sono rimasto per tre ore. Di tutto questo ho vaghi ricordi perché ero sempre molto intontito. Finalmente i valori di CO₂ sono tornati normali e in piena notte mi hanno riportato all'ospedale di Daytona dove sono rimasto fino a lunedì pomeriggio. Da rilevare che non avevo mangiato e bevuto da ore e soprattutto non dormivo da venerdì. Ero quindi in una situazione fisica estremamente pessima. Addirittura è venuta

**AVEVO
UN'INTOSSICAZIONE
DA MONOSSIDO DI
CARBONIO E IL 40%
DI CO₂: SONO STATO
3 ORE IN CAMERA
IPERBARICA**

MAX ANGELELLI

la polizia e Wayne Taylor ha subito un interrogatorio perché vi erano le basi per un tentato omicidio. Ma per fortuna tutto si è risolto rapidamente in maniera positiva, hanno capito che si è trattato di un problema tecnico non certo volontario. Gene France il maggior azionista della Nascar è venuto a prendermi dall'ospedale con Wayne e mi hanno accompagnato ad Orlando, dove vivo nella casa dei Taylor, poi sono tornato in Italia». ●





di **Mario Donnini**
foto **Sutton-Images.com**

Quando "Pipo" Derani taglia il traguardo vittorioso della 24 Ore di Daytona 2016, al volante della Ligier Js P2-Honda, una lunga storia si fa armoniosamente tonda e diventa bell'e pronta nonché così pastosa da esser raccontata. Una vicenda antica, gloriosa e solo momentaneamente incompiuta, lasciata a metà, come un debito insoluto o una poesia trunca, in un pomeriggio infuocato e strano, a Le Mans.

Circuito della Sarthe, domenica 15 giugno 1975. In testa alla 24 Ore più bella e sognata del mondo c'è un cetaceo sofferente, una balena arpionata dalla pancia celeste e arancio, al secolo la Gulf-Mirage Gr8 condotta da Jacky Ickx e Derek Bell, che accusa guai di maneggevolezza ed emette, piuttosto che sangue dal getto, fumate mortifere sparando rumori sghembi da uno scarico rotto.

Al posto della scialuppa degli arpionatori, a dare corda inseguendo, c'è un pescetto incazzato celeste e bianco, che punta al successo da leggenda. Si chiama Ligier JS2-Cosworth, signori, lo stesso Cosworth, proveniente dalla F.1 e debitamente adattato, che equipaggia la Gulf Mirage. Due creature ben diverse, insomma, ma dotate dallo stesso sorprendente cuore, solo apparentemente inadatto per una caccia così melvillianamente folle.

Un boato dalla tribuna centrale segnala l'entrata ai box della Mirage e la tifoseria dei galletti esplode al passaggio della Ligier guidata da Guy Chasseuil, che recupera un altro giro. Al muretto Guy Ligier sembra il capitano Achab che scruta la presunta agonia di Moby Dick, con un brivido di terrore nel pensare a un ultimo assassino colpo di coda che potrebbe rovesciargli barca, destino e partita. O, peggio, stoppare i fotogrammi decisivi d'una favola visuale, il cui "c'era una volta" è preciso come una promessa che fa rinascere ed è datato 1969, anno in cui l'ex rugbista francese, già campione nazionale di motociclismo, pilota privato di F.1, team manager e concreto sognatore - passi l'ossimoro -, lancia al mondo la sfida che gli cambierà la vita. Quella di diventare Costruttore d'una vettura stradale da corsa, con specifiche in grado di prendere parte al campionato del Mondo per vetture Sport.

QUEL 2° POSTO A LE MANS 1975

A Le Mans 1975 Guy Ligier festeggia il 2° posto della sua creatura con i vincitori Ickx e Bell (Gulf Mirage). A destra, la Ligier al top a Daytona 2016 con Derani e, sotto, Laffite porta al debutto la Js5 in F.1, 40 anni prima, in Brasile

Ligier della du

IL MARCHIO
FRANCESE
HA TRIONFATO
A DAYTONA
ESATTAMENTE
40 ANNI DOPO IL
SUO DEBUTTO IN F.1
È UN RITORNO ALLE
ORIGINI, PERCHÉ
NELL'ENDURANCE
LA CASA SI ERA
GIÀ DISTINTA
SFIORANDO
IL SUCCESSO
A LE MANS 1975



ANCHE SE LA LIGIER REALIZZATA DALL'EQUIPE DI JACQUES NICOLET HA IN COMUNE SOLTANTO IL NOME CON QUELLA DEL PADRE FONDATORE GUY, IL RECENTE SUCCESSO ALLA 24 ORE DI DAYTONA RIACCENDE I RIFLETTORI SUI PRIMI SUCCESSI A RUOTE COPERTE DELLA CASA FRANCESE, CHE VINSE IL TOUR DE FRANCE NEL 1974 E ANDÒ VICINA AL COLPACCIO NELLA 24 ORE DI LE MANS 1975



r il fascino rata





La prima Ligier viene ribattezzata JS1 e la sua sigla è già unguento da ferita e tentativo di ristoro, perché le due lettere sono le iniziali di Jo Schlesser, da poco perito tra le fiamme all'inizio del Gp di Francia, mentre guidava un'avveniristica Honda.

La JS1 omaggio all'amico Jo Schlesser

Jo, oltre che amico di Guy Ligier, ne era socio nella Ecurie Intersport che schierava nell'Euro F2 delle McLaren M4A per entrambi, quasi quarantenni giosamente quanto poeticamente incapaci di pensare a una vita lontana dalle corse.

La fine terribile di Jo diventa un acceleratore di particelle per la reazione di Guy, che nella neonata JS1 riversa rabbia, tristezza e speranze, commissionando la parte meccanica del progetto al giovane ingegnere francese Michel Tetu e la linea aerodinamica a Pietro Frua. Spinta da un Ford Cosworth 1600, la berlinetta viene presentata al Salone di Parigi '69 e debutta in gara nel 1970, quando si ripresenta con un motore Ford 1800, vincendo ad Albi, facendo il bis alla Coupe de Vitesse e debuttando a Le Mans. Ma Ligier e Andruet son fuori dopo 65 giri, con la distribuzione in pezzi. Poco male, il dado è tratto e l'ex rugbista, dopo aver realizzato un solo esemplare della Js1, delega il tecnico Tetu a concepire la Js2, molto più ambiziosa perché dotata di un V6 Ford Cosworth e destinata alla produzione di serie. Ma il propulsore, dapprima garantito dalla Ford, improvvisamente si rende indisponibile e il progetto della fondamentale Js2 finisce in frigo in attesa di tempi migliori. Stufo delle problematiche complesse tipiche della produzione di una supercar stradale, monsieur Guy rispedisce Tetu al tavolo da disegno, commissionandogli stavolta, per la stagione agonistica 1971, un prototipo a cielo aperto, dotato del motore Cosworth Dfv e siglato JS3, sì, la prima barcetta di casa Ligier.

Con la JS3 Ligier si dà alle Sport Prototipo

La Js3 ha telaio in alluminio e honeycomb e muove i primi passi nella primavera 1971, qualificandosi per la 24 Ore di Le Mans e andando a vincere la Coupe Printemps nonché raccogliendo applausi alla 3 Ore di Le Mans. Dopo il debutto nel Mondiale marche alla 1000 Km del Nurburgring, la JS3 s'affaccia alla 24 Ore di Le Mans, guidata dal pilota costruttore e da un 27enne ex centauro, Patrick Depailler. Senza il retroterra di collaudi necessari per una 24 Ore, Ligier e Depailler si comportano dignitosamente in gara, fino a che problemi al cambio ob-



bligano la vettura ai box per una riparazione lunghissima. Che permette comunque di vedere la bandiera a scacchi, ma senza la gioia d'aver percorso la distanza minima per ottenere la classificazione. Per la JS3 è il canto del cigno, visto che Ligier continua a credere nella possibilità di realizzare un modello stradale commercializzabile, ridando vigore al progetto della per ora sfortunata JS2.

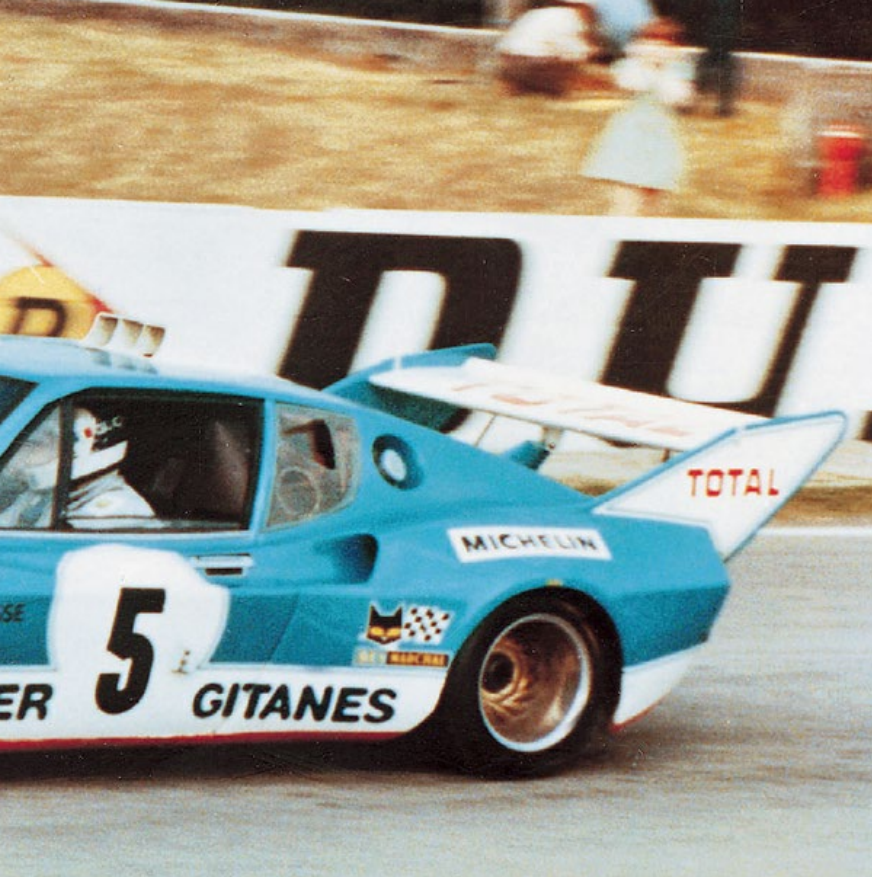
Un sorprendente cuore Maserati per la Js2

Stavolta Guy Ligier si muove politicamente bene e per la sua creatura ottiene un cuore da corsa bello cattivo: un motore (e pure un cambio) Maserati, in origine lo stesso che equipaggia la Citroën SM, visto che dal 1968 la Casa francese del Double Chevron ha il controllo della gloriosa factory tridentata. Stavolta il discorso si fa serio. Col V6 modenese di 2,9 litri di cilindrata si dà luogo a una prima produzione in miniserie che realisticamente annuncia per certi - nel periodo che va dal 1972 al 1975 -, ben 295 esemplari sfornati, anche se accurate ricerche successive dimostrano che è possibile realisticamente censirne e ritenerne effettivamente prodotti solo 77. Nulla importa, perché la Ligier JS2 diventa un'apprezzata benché rara realtà, targata sulle strade di Francia, piuttosto che sfrecciante sui circuiti del Mondiale Marche.

Non solo. Il vero inizio è addirittura nei rally, con lo specialista Jean-François Piot che la porta al debutto agonistico nel Rallye des Ardennes, ritirandosi. Subito dopo, lo stesso Piot, coadiuvato da Guy Ligier, entra in griglia di partenza nella 24 Ore di Le Mans, prequalificandosi nelle prove preliminari svolte alla Sarthe il 19 marzo, stesso giorno in cui la vettura partecipa alla locale 4 Ore, peraltro ritirandosi. Ormai l'operazione è in pieno lancio e Ligier dimostra ancora una volta la forza della concretezza, siglando un remunerativo accordo di sponsorizzazio-

QUEL DEBUTTO A LE MANS NELL'EDIZIONE 1970

Sopra, la Ligier JS1 prima del via di Le Mans 1970, guidata dal Costruttore Guy Ligier e dal rallista Jean-Claude Andruet. Si ritirò dopo 65 giri. In alto, la JS2 di Jean-Louis Lafosse-Guy Chasseuil seconda a Le Mans 1975



LA SARTHE NELLE ORIGINI E NEL PRESENTE LIGIER

A destra, la Ligier JS3 in gara alla 24 Ore di Le Mans 1971, condotta dalla coppia Patrick Depailler-Guy Ligier: giunse 14esima ma non fu classificata per non aver percorso la distanza minima prevista. Sopra, una delle Ligier a motore Nissan nell'edizione 2015 della classicissima della Sarthe. Questo è l'esemplare condotto da Derani-Yacaman-Gonzalez, che si è piazzato al 12° posto assoluto



ne con la BP, che aveva già prestato la livrea alla Js3, l'anno prima. Le Js2 si presentano alla 24 Ore in tre esemplari, ma tutti out, una volta in gara.

Nel 1973 la Js2-Maserati, oltre al Tour de France e al Giro d'Italia, prende parte a un corposo programma iridato alle 1000 Km di Digione, Monza e Spa, presentandosi in tre esemplari a Le Mans. E l'obiettivo magico di classificarsi viene centrato dalla terza vettura, quella d'appoggio del team privato di Claude Laurent, che giunge 19esima assoluta. Il 1974 è l'anno della vittoria più importante, una doppietta al Tour de France, con Larrousse-Nicolas-Rives e Darniche-Jaubert, più il trionfo di Chasseuil alla 4 Ore di Le Mans d'inizio stagione.

La 24 Ore di Le Mans 1975, una vittoria mancata

E il 1975 è l'ultimo anno delle Ligier-Maserati, col colpo d'uncino a Le Mans, però ascrivibile ai due esemplari passati al Ford Cosworth di F.1, guidati da Pescarolo-Migault e da Chasseuil-Lafosse. Con Chasseuil che sino alla fine sembra in grado di far strame dell'ormai macilenta Gulf Mirage, tuttavia lasciando migliaia di tifosi francesi ammutoliti, perché la Gr8 ce la fa tagliando il traguardo prima, pur cotta come una quaglia arrosto. Ligier si consola pensando all'accordo che ha ottenuto con la Gitanes, in chiave F.1, l'anno dopo, con Beltoise, anzi, in extremis Laffite. Anche se quella - lunga oltre 30 anni e tutt'altro che priva di gloria -, sarà un'altra storia, rispetto alle epiche sfide endurance.

Daytona 2016, ora sì che il conto è chiuso

E a Daytona, lo scorso 31 gennaio, la Ligier ce la fa a vincere una 24 Ore di quelle che restano negli annali. Monsieur Guy se n'è andato l'anno prima, gli anni della F.1 sono ormai un ricordo, il marchio è risorto a nuova vita grazie all'imprenditore-gentleman driver Jacques Nicolet e improvvisamente quel sogno antico, quando sembrava ormai dimenticato, diviene inaspettata realtà.

Una Ligier con le nostalgiche iniziali JS fa sua una classicissima di durata. In fondo non v'è niente al mondo di più poetico e lieto che saper mettere le ali riscoprendo le proprie radici. ●

Wec-Le Mans ecco i numeri

60 VETTURE AL VIA NELLA MITICA 24 ORE, 32 QUELLE NEL MONDIALE ENDURANCE. LA CLASSE CHE GODE DI MAGGIOR SALUTE È LA LMP2

di **Cesare Maria Mannucci**

Cominciamo dai numeri. Alla prossima 24 Ore di Le Mans in programma il 18 giugno, ci saranno 60 vetture al via, grazie alla costruzione di 4 nuovi box. Un posto sarà riservato al "garage 56", che questa volta consentirà a Frederic Sausset, amputato di braccia e gambe, di correre al volante di una Morgan Lmp2. Saranno 10 le vetture di riserva che potranno entrare in caso di forfait di qualche iscritto.

Sono invece 32 le vetture iscritte al campionato Wec che inizierà a Silverstone il 17 aprile, in leggero calo rispetto al 2015.

Numeri in aumento anche alla European Le Mans Series, con 44 vetture iscritte, nonostante la soppressione della classe Gt3. Ma vediamo nel dettaglio.

Gli iscritti di Le Mans

Nella classe Lmp1 ci saranno solo 9 vetture. Porsche e Audi rinunciano alla terza vettura per ragioni di costi. Rispetto al 2015 manca la Nissan. Gli iscritti nella classe Lmp1 sono gli stessi del Wec, non ci sono team aggiuntivi.

La classe Lmp2 vive invece un autentico boom, con 22 vetture iscritte. Saranno rappresentati 6 costruttori: Oreca, Ligier, Gibson, Alpine, Morgan e BR, tutti i team che partecipano al Wec più il meglio delle squadre che partecipano all'Elms, più la squadra americana di Michael Shank. Nella classe Gte-Pro in totale ci saranno 14 vetture. Saranno 4 le Ford Gt al via, di fatto le due che correranno abitualmente nel Wec gestite da Howard Chappel e le due che

corrono in Imsa, gestite da Chip Ganassi. Saranno tre le Ferrari 488, due per Af Corse e una per Risi. Alle abituali coppie di piloti che corrono nel Wec e in Imsa, ossia Bruni-Calado, Rigon-Bird e Fisichella-Vilander, si aggiungeranno probabilmente Pierguidi, Bertolini e Beretta, come terzi piloti. Scuderia Corsa, che a Daytona era stata la squadra Ferrari meglio classificata, sarà invece presente solo nella classe Gte-Am con una vecchia 458. La Ferrari aveva chiesto all'Aco una quarta iscrizione per avere lo stesso numero di vetture al via della Ford nella classe Pro. Ma tra gli altri suoi clienti, non ha trovato la disponibilità a correre in questa classe così impegnativa. Sebbene Clearwater abbia già comperato una nuova Ferrari 488.

Sempre nella classe Pro, ci saranno poi due Corvette ufficiali, due Aston Martin ufficiali, ma soprattutto il ritorno della Porsche con un proprio team, iscritto direttamente come Porsche Motorsport. Unica apparizione europea nella classe Gte, dopo aver sacrificato il programma Wec a favore della serie Imsa nel 2016.

Saranno 14 anche le vetture iscritte nella classe Gte-Am, quest'anno riservata solo alle auto versione 2015. Saranno 5 le Ferrari 458 al via, iscritte da Af Corse, Scuderia Corsa, Clearwater Racing e Formula Racing.

Tra le 10 vetture di riserva, figurano anche la BR del team di Yves Courage, la Ferrari 458 del team Jmw, e la Dodge Viper ufficiale del team Riley, che stranamente l'Aco non ha ammesso tra le vetture iscritte di diritto.



A PARIGI SVELATA LA STAGIONE 2016

A Parigi 24 Ore di Le Mans e Wec hanno svelato i protagonisti del 2016. Saranno solo nove le vetture della classe Lmp1 a giocarsi il titolo nella stagione che sta per entrare nel vivo. La prima prova del Mondiale Endurance si disputerà il 17 aprile a Silverstone





oth e Graham Lowdon con una Oreca, che ricominciano dall'Endurance dopo la fine della loro avventura in F1.

Nella classe Gte-Pro, saranno 7 gli iscritti. Oltre alle squadre ufficiali di Ferrari, Ford e Aston Martin con i nuovi modelli 488, Gt e la vecchia Vantage V8 rivista nell'aerodinamica, ci sarà una Porsche privata gestita dal team Proton, che però potrà beneficiare della presenza dei piloti ufficiali.

Nella classe Gte-Am saranno solo 6 le vetture presenti. Una sola Ferrari 458 iscritte da Af Corse, mentre Paolo Ruberti è stato confermato da Larbre e correrà ancora con la Corvette C7-R

Nell'Elms 15 Lmp2 e 20 Lmp3 al via

Anche la European Le Mans Series scatterà a Silverstone il 17 aprile e si svilupperà su un calendario di 6 gare, tra cui una prova a Imola in programma il 15 maggio.

Nella classe Lmp2 figurano iscritte 15 vetture, da segnalare il ritorno dell'organizzazione di Yves Courage con una BR. La grande novità quest'anno sarà rappresentata dall'incremento di iscrizioni nella classe Lmp3, con addirittura 20 vetture presenti. Di fatto però sarà un monomarca Ligier con 19 vetture iscritte contro un'unica Riley. Mentre sono assenti le Ginetta, con il costruttore inglese che era stato il primo a realizzare una vettura conforme a questo regolamento. Due le squadre italiane presenti, con i team Villorba Corse ed Eurointernational. Scomparsa la classe Gtc, rimane in vigore la classe Gte, che però segue il regolamento Am. Saranno 5 le Ferrari 458 al via, iscritte da Af Corse, At Racing, Formula Racing e Jmw Motorsport. ●

I protagonisti del campionato Wec

Fillon e Neveu non vogliono sentire parlare di crisi, ma per il campionato Wec, all'Aco si aspettavano forse un numero più elevato. La classe Lmp1, con 9 iscritti, vivrà sulla solita rivalità tra Porsche, Audi e Toyota, che quest'anno disporrà di una vettura radicalmente nuova, dotata di motore turbo di 2 litri, probabilmente a 4 cilindri come la Porsche. Tra le vetture della classe non hybrid, ci saranno le Rebellion-Aer ora gommate Dunlop e la Cim-Aer di Kolles modificata nell'aerodinamica.

Nella classe Lmp2 ci saranno 10 vetture. Il team Esm, vincitore a Daytona, si affida di fatto alla struttura ufficiale della Onroak, che costruisce la Ligier. Saranno due le BR gestite da Amato Ferrari con i colori Smp, per i quali correrà anche Petrov e forse Sirotkin, nelle gare non concomitanti con la Gp2. Ci sarà poi il debutto del team Manor di John Bo-



Toyota cambia tutto

VETTURA, LIVREA, POWER UNIT: LA CASA GIAPPONESE VOLTA PAGINA PER VINCERE A LE MANS. E PROMUOVE IN SQUADRA KAMUI KOBAYASHI

di **Diego Fundarò**

Toyota ha svelato la scorsa settimana a Tokyo i programmi sportivi per il 2016, rilanciando la sfida a Porsche e Audi nel Wec e soprattutto alla 24 Ore di Le Mans.

La nuova LmP1 del Costruttore giapponese reca la sigla TS050 Hybrid e verrà svelata il 24 marzo, alla vigilia del tradizionale prologo Wec sul circuito del Paul Ricard, con la due giorni di test che vedrà impegnati la maggior parte dei team in vista della nuova stagione. Intanto è già stata completata una prima sessione di prove a porte chiuse di tre giorni sul circuito spagnolo di Aragon, a metà gennaio.

I deludenti risultati dello scorso anno hanno portato a rivedere radicalmente la vecchia TS040, al punto che la vettura 2016 ha un nuovo telaio, propulsore e sistema ibrido completamente rivisitati. Nuova la TS050 Hybrid anche nell'abbinamento dei colori del Toyota Gazoo Racing, bianco, rosso e nero, mostrati nell'occasione su di un modello dello scorso anno. È probabile sia stato mantenuto lo schema di recupero e rilascio dell'energia attraverso i motori elettrici installati sulle quattro ruote, mentre la novità dovrebbe essere l'abbandono dello stoccaggio nei supercondensatori a favore del sistema con batterie al litio, oltre all'incremento della classe energetica da 6 a 8 MegaJoule. Sul fronte motore termico, una nuova unità sta già da tempo girando al banco prova in vista della stagione entrante. Si tratterebbe - il condizionale è d'obbligo - di un V4 Turbo, configurazione simile a quella del propulsore della Porsche 919 Hybrid che ha dominato lo scorso campionato. Nulla esclude che questa unità sia già installata sulla TS050 Hybrid in luogo del vecchio V8 aspirato di 3.7 litri.

"Koba" da riserva a titolare

Altra importante novità è la promozione di Kamui Kobayashi al ruolo di pilota titolare. Già tester e pilota di riserva, il giapponese prende il posto di Alex Wurz, ritiratosi dalle corse e ora impegnato nel per lui inedito ruolo di consulente all'interno del team e ambasciatore del marchio. Kobayashi farà equipaggio con Sarrazin e Conway. Confermati sulla vettura di punta i campioni del mondo 2014 Buemi e Davidson, ancora con Nakajima. L'attività del Costruttore giapponese nel motorsport si conferma su più fronti. In particolare, il programma rally è ben avviato ed i test continuano regolarmente in vista del debutto nel Mondiale 2017. Ma la vittoria alla 24 Ore di Le Mans è già sfuggita troppe volte ed è l'obiettivo dichiarato del Direttore Tecnico Pascal Vasselon: «*Sembra ci sia una sorta di maledizione che ci accompagna ogni volta che affrontiamo questa corsa - racconta - . Ho perso il conto riguardo ai piazzamenti che abbiamo raccolto ma quest'anno puntiamo a vincere: non possiamo nasconderci*».

Dichiarazione bellicosa, quella di Vasselon, ma è vero che diventa difficile pensare che al quinto anno del programma LmP1 un'ulteriore sconfitta possa essere accettata senza ripercussioni. ●



LA LMP1 GIALLA SI TINGE DI ROSSO

Nelle foto sopra e sotto la livrea 2016 della Toyota, ancora sulla Ts 040: la nuova LmP1 sarà siglata Ts050 Hybrid e verrà svelata il 24 marzo, ma ha già svolto un test segreto ad Aragon. Due i giapponesi ex-F1 in squadra: Nakajima e Kobayashi, a destra.

Quest'ultimo, in alto a destra, al posto di Wurz





Bird ad alta quota

CON UN PICCOLO CAPOLAVORO IL BRITANNICO REGALA A VIRGIN E CITROËN IL PRIMO SUCCESSO NELLA SERIE

di **Massimo Costa**

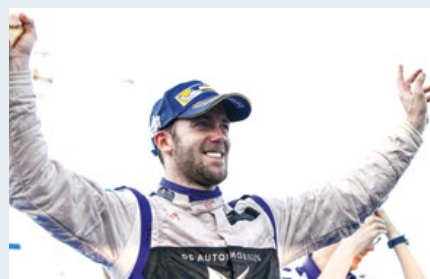
Scontro tra colossi nella Formula E. Al quarto appuntamento, la Citroën, identificabile con il marchio DS Virgin, ha messo a segno il primo colpo grosso vincendo a Buenos Aires la sua prima gara nella Formula E. Un piccolo capolavoro quello realizzato da Sam Bird che, partito dalla pole, ha saputo mantenere la freddezza necessaria lungo i 35 giri in programma, resistendo dapprima a Nicolas Prost e ad Antonio Felix Da Costa, poi a Lucas Di Grassi e a uno straripante Sebastian Buemi. Citroën, Renault, Audi, potrebbe anche essere letta così la classifica finale nelle prime tre posizioni della tappa argentina. Tre colossi che, seppur coinvolti in diversa maniera nella Formula E, non a caso occupano anche i primi tre posti nella classifica generale piloti, con la Renault davanti a tutti inseguita da Audi e Citroën. Il progetto DS è partito col piede giusto permettendo a Bird di centrare un 2° posto a Putrajaya ed ora questa pesante doppietta, pole e vittoria, a Buenos Aires.

Anche se tutto è limitato al pilota britannico perché Jean-Eric Vergne, con la seconda vettura DS, sta faticando oltre l'immaginabile e su quattro gare vanta soltanto una settima posizione a Punta del Este. Bird in Argentina è stato bravo nel gestire non solo la pressione esercitata alle sue spalle dagli avversari, ma anche l'energia delle batterie. Sia con la prima sia con la seconda vettura, Bird non ha esagerato mantenendosi sui livelli programmati dal box diretto da Xavier Mestelan prima del via. Se Prost e Da Costa non l'hanno mai seriamente attaccato, come Di Grassi, il vero pericolo è arrivato nei giri finali da Buemi. Lo svizzero della Renault e Dams sembrava aver gettato alle ortiche la trasferta argentina con un errore nel corso della qualifica che lo aveva precipitato in ultima fila sullo schieramento di partenza. Ma il pilota Toyota nel campionato Wec ha dato vita a una fantastica rimonta

AL TRAGUARDO
Gara: 1. Bird; 2. Buemi; 3. Sarrazin.

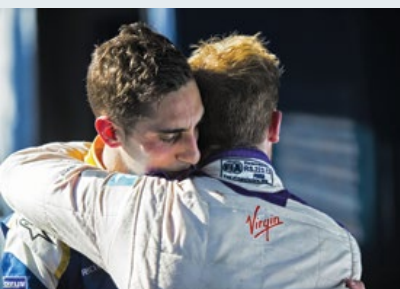
Le classifiche complete sono riportate a pagina 76

ti e a non sprecare energia nelle sue batterie. Buemi si è quindi ritrovato dietro a Stephane Sarrazin, scavalcato facilmente per approdare in zona podio. Ha poi messo nel mirino Di Grassi, e per lo svizzero è stato un gioco da ragazzi fare "secco" il pilota Audi nel Wec, il quale non ha potuto controbattere per un mal funzionamento del fan boost. A quel punto, davanti aveva il solo Bird, ma il britannico è un mastino vero e con classe ha saputo lasciarsi dietro Buemi. Con i 28 punti acquisiti, 25 della vittoria più 3 per la pole, l'inglese che sarà pilota Ferrari nel Wec si porta a 52 punti avvicinando sensibilmente in classifica generale Buemi, con 80 punti e Di Grassi con 76. Di certo il brasiliano di Abt Schaeffler Audi dopo la qualifica si immaginava leader del campionato considerando che il leader partiva ultimo, ma pochi potevano immaginare un suo recupero così travolgente da ultimo a secondo. ●





**ANCHE BUEMI E DI GRASSI
SUL PODIO CON SAM
Bird, Buemi, Di Grassi.**
Questo dice la classifica
al termine della sfida di
Buenos Aires, quarto round
stagionale della serie.
Dove Buemi rimane leader



COLPO GROSSO IN ARGENTINA

Sopra la grande festa di Sam Bird e del team Virgin: quello messo a segno a Buenos Aires è stato davvero un colpo grosso

IL SOSTITUTO DI VILLENEUVE CONVINCE IL TEAM VENTURI

Conway altro passo

La Formula E ha perso Jacques Villeneuve e c'era molta curiosità per verificare come si sarebbe comportato il suo sostituto, Mike Conway nel team Venturi. Ebbene, il britannico al debutto ha subito messo le cose in chiaro, cogliendo il 5° tempo nella qualifica, risultato che il canadese ex F.1 mai era riuscito a raggiungere (due volte 12esimo, la terza contro il muro), mentre il compagno di squadra Stephane Sarrazin si è mantenuto sugli abituali livelli, risultando quarto, posizione mantenuta anche alla bandiera a scacchi della gara. Conway invece, dopo il cambio vettura ha occupato la quinta posizione, poi ha iniziato a perdere posizioni finendo anche in testacoda e concludendo soltanto 15esimo. Ma il passo era decisamente diverso da quello del non rimpianto Villeneuve.



DA COSTA JELLATO

Veramente sfortunato Da Costa. Il portoghese del Team Aguri, 3° in griglia, aveva raggiunto la 2ª piazza dopo un bel sorpasso a Prost, ma a pochi giri dal cambio vettura, il software è andato in tilt lasciandolo a piedi lungo il circuito.

VERGNE IN DIFFICOLTÀ

Weekend difficile per Vergne. Alla vigilia della giornata di prove, qualifica e gara, il francese si è sentito male per una intossicazione alimentare. Vergne ha saltato il primo turno di libere e stava prendendo corpo l'idea di far salire in macchina al fianco di Bird il campione del mondo Wtcc Lopez, presente all'evento di casa e per motivi di marketing essendo pilota Citroën. Vergne però, è guarito ed ha ripreso il proprio sedile. Con prestazioni molto lontane da quelle del compagno Bird.

È TORNATO DURAN

Lasciato il team Trulli, poi ritiratosi dal campionato, il messicano Duran ha finalmente fatto rientro nella categoria per il Team Aguri sostituendo Berthon. Non gli è andata troppo bene dovendosi ritirare al 15° giro.

D'AMBROSIO ULTIMO

Trasferta argentina negativa per D'Ambrosio. Il belga del team Dragon, in pole e terzo in gara in Uruguay, si è qualificato 10°, ma nella bagarre del giro iniziale ha forato la gomma posteriore destra. Costretto a una sosta ai box, D'Ambrosio ha concluso ultimo, ma ha recuperato 2 punti grazie al giro più veloce realizzato.

BUEMI VS SARRAZIN

Momento di tensione durante la safety-car, intervenuta per spostare la monoposto di Da Costa. Sarrazin procedeva troppo lentamente non raggiungendo la vettura civetta e questo ha provocato le ire di Buemi che era alle sue spalle. I due, compagni di squadra in Toyota nel Wec, a fine gara si sono chiariti con un amichevole abbraccio.

Shane Van Gisbergen, Alvaro Parente e Jonathan Webb, hanno portato al successo la McLaren 650S del team Tekno Autosports nella 12 Ore di Bathurst. Un'affermazione che verrà ricordata a lungo per diversi motivi. Innanzi tutto perché si è trattato della prima vittoria ottenuta da una Gt della casa di Woking nell'annuale appuntamento che si disputa sul tortuoso tracciato di Mount Panorama. Ma anche per il finale emozionante, che nelle ultime tornate ha visto la Nissan condotta da Katsumasa Chiyo ridurre sensibilmente il proprio svantaggio fino a concludere in seconda posizione con un "gap" di appena 1"276. Quattro vetture di quattro differenti marchi a pieni giri, 29 cambi di leadership e numerosi ritiri eccellenti hanno condito questa edizione, valevole quale primo dei tre appuntamenti dell'Intercontinental Gt Challenge, la serie lanciata proprio da quest'anno dalla Sro. Una vittoria per nulla scontata, quella della McLaren, che nonostante fosse stata data tra

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. van Gisbergen-Parente-Webb; 2. Kelly-Chiyo-Strauss; 3. Kane-Smith-Bell (Bentley Continental)

Le classifiche complete sono riportate a pagina 76



Prima volta McLaren

VAN GISBERGEN-PARENTE E WEBB REGALANO ALLA GT DELLA CASA DI WOKING UNA STORICA AFFERMAZIONE. ECCO COME

di **Dario Lucchese**

le favorite fin dalla vigilia, per via del poderoso motore turbo in grado di esprimersi al meglio sui lunghi rettilinei australiani, ed abbia poi imposto il proprio ritmo anche in qualifica, non è stata del tutto esente da problemi: come quello di natura elettrica, che nel corso della quarta ora ha costretto Parente a rallentare sensibilmente per poi operare un reset totale, ed il drive through scontato da van Gisbergen per avere superato il limite di velocità in corsia box durante l'ultima delle 13 soste completate nel corso della gara. Ma è stato proprio il neozelandese (autore del giro record di 2'01"567, dopo avere frantumato

anche il tempo della precedente pole) a rendersi protagonista nelle fasi conclusive, prendendo definitivamente il comando a 50' dallo scadere del tempo, approfittando del pit-stop compiuto dalla Nissan, e rimanendoci sino alla bandiera a scacchi. Per la Gt-R Nismo divisa da Chiyo, Wolfgang Reip e Florian Strauss una doppietta mancata, dopo il trionfo nel 2015, mentre la Bentley Continental di Matt Bell, Steven Kane e Guy Smith ha concluso in terza posizione, a dispetto di una foratura alla gomma posteriore destra durante le fasi iniziali, prendendosi la giusta rivincita dopo il podio sfumato solamente nell'ultima curva lo scorso anno. Subito dietro la Audi R8 Lms della Phoenix Racing su cui si sono alternati Alex Davison, Markus Winkelhock e Laurens Vanthoor, quest'ultimo reduce dal successo conquistato appena tre settimane prima nella 24 Ore di Dubai. Quindi la prima delle Mercedes (quinto differente "brand" nelle prime cinque posizioni), quella della Erebus Motorsport affidata all'equipaggio Bastian-



Jäger-Reynolds. Tra i colpi di scena va evidenziato l'incidente che al pronti-via, ancora con il buio, ha visto coinvolte alla Curva 2 la Lamborghini Gallardo del locale Nick Percat e la Ferrari 458 della Maranello Motorsport, scivolata in ottava fila a dire di molti per un BoP non particolarmente favorevole e in quel momento guidata da Mika Salo. Entrambe le vetture sono state poi costrette, in momenti diversi, al ritiro. Guai anche per l'altra Audi del team Jamec Pem di McLaughlin-Tander-Rast e per la McLaren della Objective Racing affidata a Campbell-Luff-Slade-Walls, in prova rispettivamente seconda e terza. A tal proposito va anche detto che sono stati ben 13 i periodi di neutralizzazione, per un totale di 40 tornate percorse in regime di safety-car. A conquistare il successo nella classe B è stata infine la Porsche 997 Gt3 Cup condivisa dal vincitore dell'ultima 24 Ore di Le Mans Earl Bamber, l'asso della serie V8 Scott McLaughlin ed il proprietario del team Stephen Grove, che hanno concluso in 12esima posizione assoluta. ●



FIRMATO 650S

La McLaren 650S del team Tekno Autosports ha firmato l'impresa centrando la vittoria alla 12 Ore di Bathurst. Dietro ai vincitori ha chiuso la Nissan, in basso a sinistra, e la Bentley

Italiani eroici ma kappao

MAPELLI (SOSPENSIONE) E MONTERMINI SOLO 17° POCA FORTUNA PER I NOSTRI A MOUNT PANORAMA

Lo scorso anno, al suo debutto sul circuito di Mount Panorama al volante della Audi della Phoenix Racing divisa con Laurens Vanthoor e Markus Winkelhock, aveva concluso secondo assoluto. Per Marco Mapelli l'edizione 2016 della 12 Ore di Bathurst, a cui ha preso parte con la nuova R8 Lms della Melbourne Performance Centre, era iniziata con tutte le buone premesse del

caso. In qualifica il suo compagno Chris Mies aveva infatti ottenuto il quarto migliore responso, a poco meno di nove decimi dalla pole, mentre il pilota brianzolo si era prevalentemente concentrato sui "long run", col pieno di benzina e gomme usate. In gara, Mapelli ha subito sostenuto un doppio stint di guida, risalendo secondo prima di venire nuovamente superato dalla McLaren del-

la Objective Racing. Durante la seconda ora, mentre si trovava terzo, un'improvvisa foratura causata da un detrito e la conseguente rottura della sospensione posteriore destra ha tuttavia messo fine ai suoi sogni e a quelli di Mies e del terzo pilota Christopher Haase. Unica soddisfazione, quella di avere fatto segnare il giro più veloce tra tutti i piloti Audi, stabilendo alla 23esima tornata il considerevole crono di 2'02"602. Non più fortunata è stata la gara di Andrea Montermini, al via con la Ferrari 458 Gt3. L'emiliano ha guidato per ben quattro ore, prodigandosi in una stoica rimonta dopo che il danese Benny Simonsen (fratello del compianto Allan) era stato protagonista di un'uscita di pista che ha relegato la vettura del Vicious Rumor Racing in 11esima fila. Una rimonta con cui era riuscito ad agguantare il quarto posto della categoria Am. A compromettere tutto è stato dopo tre ore il contatto con un doppiato che non si era avveduto dell'arrivo di Montermini, rendendo inevitabile una conseguente sosta ai box di ben 28'. Poi un altro "fuori programma", che avuto per protagonista Tony DeFelice e un ulteriore errore di Simonsen hanno fatto scivolare l'equipaggio completato dall'australiano Renato Loberto in 17esima posizione. Montermini cercherà di rifarsi nella gara del Gt australiano che si disputerà a Melbourne nello stesso weekend della F1, quando il pilota modenese debutterà sulla nuova Ferrari 488. ●



VAN GISBERGEN SOTTO AI RIFLETTORI

Pole e nuovo record

È Shane Van Gisbergen l'uomo della pole. Il 26enne neozelandese, abituale protagonista della V8 Supercars e la scorsa stagione autore di 2 successi su 4 partecipazioni nella Blancpain Endurance Series (a Silverstone e Nürburgring) con la McLaren della Von Ryan Racing condivisa con Bell e Estre, ha demolito il precedente record di Mount Panorama. Il giovane ma esperto "kiwi", al volante di una delle due nuove 650S Gt3, ha stabilito nella prima parte delle qualifiche il tempo di 2'01"591, di quasi un secondo più veloce del miglior crono realizzato lo scorso anno nelle prove ufficiali dalla Audi di Laurens Vanthoor. Ma in Q2 van Gisbergen ha fatto ancora meglio, attestandosi definitivamente sul responso di 2'01"286, ottenuto alla media di oltre 184 km/h, aggiudicandosi anche il trofeo dedicato alla memoria di Allan Simonsen messo in palio dagli organizzatori della gara australiana. Il resto del lavoro van Gisbergen lo ha fatto in gara, rendendosi autore di uno straordinario ultimo "stint" di guida che gli ha consentito di tenere a bada la Nissan di Chiyo Katsumasa.



UNA PISTA INFIDA
Sopra Montermini, sotto Mapelli: non c'è stata gloria nelle classifiche finali per i due italiani, che si sono messi in luce prima di essere stoppati o rallentati lungo l'infida pista australiana



Ghiaccio bollente

SULLE NEVI DEL VARMLAND FARÀ CALDO. OGIER DOVRÀ GUARDARSI DAI SUOI COMPAGNI MIKKELSEN E LATVALA. MA ANCHE NEUVILLE E MEEKE PROMETTONO SCINTILLE...

di **Marco Giordo**
foto **Bettiol**

Il Rally di Svezia, la prova preferita dagli specialisti di neve e ghiaccio, si preannuncia questa volta davvero incerto e combattuto. Nella gara diventata tabù per la Citroën, che ha vinto da queste parti solo una volta, nel 2004 con Loeb, è stata la Ford a farla da padrona, con sei successi consecutivi dal 2005 al 2012 grazie a Gronholm, Latvala e Hirvonen. Poi è venuto il momento della Volkswagen, vincitrice nelle ultime tre edizioni. Tre anni fa sulle nevi del Varmland il primo trionfo della Vw Polo, allora alla seconda gara, con Ogier, ripetuto nel 2014 da Latvala e la stagione scorsa ancora da Ogier, che proprio nella power stage ha battuto allo sprint Mikkelsen e Neuville. Ogier, e Loeb, a parte, quello svedese è da sempre un rally per specialisti, nel quale hanno quasi sempre trionfato i piloti scandinavi. La scuola nordica affida quest'anno le sue speranze a tre suoi esponenti: Jari-Matti Latvala, Andreas Mikkelsen e Mads Ostberg. Ma dopo quanto ha fatto vedere sia nel 2013 che nel 2015 Ogier resta il favorito numero uno per la vittoria, nonostante sia svantaggiato per il secondo anno consecutivo dal fatto di dover transitare per primo sulle speciali nelle prime due tappe. L'altro favorito è Latvala, l'unico tra gli scandinavi ad aver già vinto da queste parti, dove ha primeggiato per ben tre volte: nel 2008 con la Ford Focus Wrc ed a soli 22 anni (diventando il più giovane driver di sempre a vincere una prova del mondiale), nel 2012 sulla Ford Fiesta Wrc, e due anni fa sulla Polo Wrc. Mikkelsen e Ostberg sono invece i grandi outsider: arrivano sulle nevi svedesi dopo una positiva prestazione a Montecarlo e puntano a fare bottino pieno. Il 26enne driver norvegese della Volkswagen viene dal secondo gradino del podio ottenuto nel Principato e dopo la splendida gara nella scorsa edizione, persa nelle battute finali per un errore di

guida, ora vuole vincere la gara più indicata per lui dell'intera stagione. Il 28enne norvegese della M-Sport, che è nato a Fredrikstad nella vicina Norvegia, a soli duecento chilometri da Karlstad, è a sua volta determinato a far bene nella gara che lo aveva portato alla notorietà nel 2011, quando chiuse secondo alle spalle di Hirvonen su una privatissima Fiesta Wrc dopo essere stato anche al comando.



ORA MIKKELSEN NON SCHERZA PIÙ

Dodici mesi fa un'uscita a vittoria ormai in pugno strappò il sorriso ad Andreas Mikkelsen. Il norvegese questa volta vuol fare tesoro degli errori e riportare il nome di un pilota nordico nell'albo d'oro del Rally di Svezia

Manca la neve gara a rischio

Dopo il Liepaja che avrebbe dovuto aprire il campionato Europeo, anche il Rally di Svezia è a rischio annullamento per mancanza di neve. Lunedì 8, mentre questo numero di As veniva avviato alla distribuzione nelle edicole, si è tenuta una riunione fra Wrc Promoter, Fia e Team per decidere che cosa fare. Da notare che c'è un precedente: già nel 1990 il rally di Svezia saltò per mancanza di neve



La nuova Hyundai preme

L'anno scorso è stato Thierry Neuville ad effettuare il salto più lungo a Colin's Crest. La sua Hyundai i20 Wrc è volata infatti per ben 44 metri, facendo meglio del record ufficiale di 41 metri stabilito da Ogier nel primo passaggio (quello valido per il record) sul celebre "jump" del crono di Vargasen. Il pilota belga risponde tranquillo al telefono dalla sua casa di Montecarlo, il suo tono è rilassato. Si nota che parte con lo spirito giusto per affrontare il prossimo appuntamento del mondiale sulle nevi svedesi. In primis ci racconta com'è andata al Rally di Montecarlo con la nuova i20 Wrc New Generation 5 porte che era all'esordio.

COLIN'S CREST, CHI SALTA DI PIÙ

L'immagine più famosa del Rally di Svezia dei tempi recenti è quella del celebre salto denominato "Colin's Crest" - ossia la "cima di Colin" (McRae) - nella speciale di Vargasen, seconda tappa del Rally di Svezia. Il record appartiene a Ogier, con un "volo" di ben 41 metri prima "dell'atterraggio": vedremo se quest'anno sarà migliorato...

I SALTI PIÙ LUNGI NELLE ULTIME 7 EDIZIONI

| | | |
|------|-------------------|----------|
| 2008 | Khalid Al Qassimi | 36 metri |
| 2010 | Marius Aasen | 37 metri |
| 2011 | Ken Block | 37 metri |
| 2012 | Ott Tänak | 32 metri |
| 2013 | Thierry Neuville | 35 metri |
| 2014 | Juho Hanninen | 36 metri |
| 2015 | Sébastien Ogier | 41 metri |

GHIAIO BOLLENTE

«Le prove del venerdì avevano un fondo molto sconnesso - commenta - e stavamo cercando il giusto equilibrio per la vettura. Poi abbiamo indurito l'assetto e grazie anche al miglior fondo delle speciali del sabato e della domenica siamo cresciuti come prestazioni, trovando il giusto compromesso anche nel finale di gara, quando avevamo ormai pochi ammortizzatori disponibili».

- Come vede lo stato di sviluppo attuale della vettura?

«Sull'asfalto dobbiamo crescere e migliorare il comportamento della vettura nei tratti sconnessi. Sulla terra e sulla neve devo dire che invece andiamo decisamente meglio, in quanto la New Generation è stata sviluppata sullo sterrato e poi sulla neve i test sinora effettuati sono andati bene. Prima della gara ho poi in programma un'ultima giornata di test in Svezia, francamente devo riconoscere che sono ottimista».

- Un parere sul percorso del Rally di Svezia di quest'anno?

«Il percorso è molto simile a quello della scorsa edizione, con una prima giornata che arriva sino in Norvegia e senza assistenza a metà tappa, cosa che accadrà anche nella seconda giornata. Cambieremo comunque le gomme e questo sarà importante. Lo scorso anno sulle nevi svedesi ero molto competitivo e grazie ad una favorevole posizione di partenza riuscii a mettere pressione sugli altri. Tanto da finire secondo, staccato di soli 6" da Ogier. Ma stavolta avrò una macchina più sviluppata e rispetto a 12 mesi fa potrò giocare meglio le mie carte. Ad esempio nella power stage».

- Può essere protagonista in questa corsa come l'anno passato?

«Certamente, ma dovrò guardarmi le spalle anzitutto da Ogier, che è il favorito insieme ai suoi coéquipier Latvala e Mikkelsen. Occhio anche a Kris Meeke che corre senza pressioni, e attenzione a Mads Ostberg e Hayden Paddon, che lo scorso anno si erano messi in evidenza. Siamo all'inizio della stagione, i veri valori in campo non sono ancora completamente venuti fuori, quindi non è facile fare un pronostico preciso».

- Punta di nuovo al podio?

«A priori direi di sì, ma è difficile fare delle promesse prima della gara. Vedremo, solo dopo l'inizio sapremo quanto siamo competitivi sulle nevi svedesi».

- Il suo obiettivo numero uno in questa stagione qual è?

«Ripetere il 2013, quando sono salito sul podio ben 7 volte. Sono già a quota uno e posso ripetermi prima in Svezia e poi in Messico. Bisognerà che tutto vada bene, sento che sarà una stagione positiva per noi. Sono fiducioso».



SFIDA MULTIPLA A MONSIEUR OGIER

La Hyundai i20 Wrc NG in azione al debutto a Montecarlo, sotto: Neuville l'ha portata sul podio. Il norvegese punta a fare bottino pieno in Svezia. Mikkelsen e Meeke permettendo, sopra...



HOLMES

NEUVILLE VUOLE IL BIS DOPO IL DEUTSCHLAND 2014

In cerca di vittoria

Thierry Neuville ha 27 anni, è nato in Belgio a Sankt Vith il 16 giugno 1988. Ha iniziato vincendo il monomarca Peugeot in Belgio ed ha esordito nel mondiale in Finlandia, nel 2008, su Ford Fiesta St, disputando il campionato Junior nel 2010. Nel 2011 si è aggiudicato due importanti gare su asfalto dell'Irc, il Tour de Corse ed il Sanremo, al volante della Peugeot 207 S2000. Poi si è piazzato 7° assoluto nel campionato del mondo piloti con una Citroën Ds3 Wrc, segnalandosi come la miglior giovane promessa in circolazione. Nel 2013 è passato alla M-Sport e con la Fiesta Wrc ha disputato quella che sinora è la sua migliore stagione, conclusa al 2° posto nel mondiale Piloti. Due anni fa è passato alla Hyundai, finendo 6° nel mondiale sia nel 2014 che nel 2015. Con la i20 Wrc nel 2014 ha ottenuto al Deutschland Rally in Germania la sua prima vittoria iridata, regalando alla Casa coreana l'unico successo conquistato sinora. Ha corso in totale 59 gare di campionato del mondo, vincendo 51 speciali. Tra i suoi migliori piazzamenti assoluti ci sono anche cinque secondi posti e 7 terzi, per un totale sinora di 13 podi.

KRIS
MEEKE



E BREEN DEBUTTA CON LA CITROËN DS3 WRC

La Fiesta M-Sport, sotto, punta in alto con Ostberg. Sopra, cartoline dal Varmland e, a sinistra, Craig Breen con la tuta Abu Dhabi Citroën, team nel quale debutta sulla Ds3 Wrc

Tutto ruota su **Karlstad**

PERCORSO UGUALE AL 2015 MA PARCO ASSISTENZA NELLA SEDE DI PARTENZA. DOVE C'È LA FAMOSA SPECIALE NELL'IPPODROMO

Anche quest'anno il percorso del Rally di Svezia è composto da 21 prove speciali (delle quali sarà nuovo il 26%) per un totale di 331,21 km cronometrati. La novità è la sede del parco assistenza a Karlstad, non più all'aeroporto di Hagfors - 80 km a nord del capoluogo del Varmland - e l'assenza totale di assistenza a metà giornata sia nella prima che nella seconda tappa, quando sono previste solo due "tyres fitting zone" per cambiare le gomme. La gara prende il via giovedì 11 in serata con la classica superspeciale di 1,9 km nell'ippodromo di Karlstad. Venerdì 12 prima tappa con 132,50 km cronometrati per 4 speciali ripetute: prima in Svezia, a Torsby (16,48 km); quindi in Norvegia, a Rjoden (18,47 km), Svullrya (24,23 km) e Kirkenær (7,07 km). Sabato 13 seconda giornata (identica allo scorso anno), con 135 km cronometrati per le classiche speciali Fredriksberg (18,19 km), Rammen (22,76 km) e Vargasen (24,63 km) ripetute, con il crono finale di Hagfors Sprint (1,87 km) prima del ritorno a Karlstad. Infine domenica 14 tappa conclusiva con 61,87 km cronometrati, composta dai crono ripetuti di Lesjöfors (15 km) e Varmullsasen (15,87 km), che nel secondo passaggio sarà power stage, in diretta su Mediaset Premium dalle ore 12.

57 al via

Sono 57 gli equipaggi iscritti al Rally di Svezia (l'anno scorso erano 49), con 15 Wrc al via visto l'annuncio forfait di Robert Kubica. Sarà Craig Breen il secondo pilota del Team Abu Dhabi sulla seconda Citroën Ds3 Wrc, nella gara che vedrà il debutto stagionale del main sponsor della squadra francese, Khalid Al Qassimi, e quello assoluto al volante di una Wrc del saudita Yazeed Al Rajhi. Sulle nevi svedesi stavolta a marcare i punti per la Hyundai Motorsport saranno Thierry Neuville e Hayden Paddon. Da segnalare che la pattuglia italiana sarà guidata da Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta Wrc) e nel Wrc2 da Max Rendina ed Emanuele Inglesi sulla Skoda Fabia R5 della Motorsport Italia e da Tempestini-Chiarcossi (Ford Fiesta R5). Nella principale serie satellite la grande sfida è tra le Skoda Fabia R5 ufficiali di Pontus Tidemand, che ha il vantaggio di giocare in casa, e di Esapekka Lappi contro le Ford Fiesta R5 Evo del gallese Evans, vincitore a Montecarlo, e del norvegese Brynildsen. Un solo iscritto nel Wrc3, il francese Michel Fabre. Da seguire la gara del norvegese Ole Christian Veiby, che a Montecarlo s'è aggiudicato il Wrc3 e che stavolta è nel Wrc2 con una Fabia R5. ●



SIMONE SCATTOLIN, DA QUESTA STAGIONE A FIANCO DI LORENZO BERTELLI, GUIDA LA CARICA DEI COÉQUIPIER ITALIANI. E INDICA QUALI SONO I DIECI "NAVIGA" EMERGENTI DA TENERE D'OCCHIO

di **Daniele Sgorbini** - foto **Bettiol**



Professione navigat



Si può diventare professionisti e vivere di rally senza avere grandi sponsor alle spalle né un portafogli sempre pieno. È possibile far della propria passione una professione vera e propria, esser pagati per indossare tuta e casco stando stretti in un sedile anatomico. Come? Non girando il volante di un'auto da rally ma girando le pagine del quaderno delle note o del road-book. Se c'è una figura che, da sempre, consente di raggiungere traguardi importanti a chi possiede talento, intelligenza, forza di volontà, spirito di abnegazione e sacrificio, questa è quella del navigatore. La storia dei rally è piena di esempi celebri di copiloti che, forgiati alla scuola delle corse su strada, hanno saputo spiccare il volo verso carriere davvero incredibili. Non serve stare a scomodare la figura di Jean Todt, che partito dal sedilo di destra è arrivato al culmine del suo cur-

IL SECONDO È SERVITO

Dopo aver fatto da "balia" a Fabio Andolfi, quest'anno

Simone Scattolin corre a fianco di Lorenzo Bertelli, con il quale ha debuttato a Montecarlo sulla Fiesta Wrc dell'M-Sport, sotto.

Nella foto piccola, il navigatore veneto già a proprio agio nel suo nuovo "box"

sus honorum alla presidenza della Fia. O andare a scavare nelle origini, con le parabole luminose e lunghissime delle carriere di David Richards, Daniele Audetto, Emilio Radaelli e via elencando. È sufficiente, per restare più vicini alla realtà dei nostri giorni, pensare ad esempio a Mitia Dotta, passato dall'affiancare Giandomenico Basso ad un ruolo nel team Suzuki in Moto Gp. Storie di uomini e di corse, insomma. Come quella di Simone Scattolin, partito vent'anni fa come spettatore a un Rally di Montecarlo e ora protagonista sulla Fiesta Wrc al fianco di Lorenzo Bertelli.

Simone è l'uomo del momento

Quarant'anni da compiere il prossimo ottobre e una vita – agonistica – che davvero ricomincia in questa stagione. Simone Scattolin è il navigatore del momento: ha cresciuto come una chioccia Fabio

ore



Andolfi, uno dei migliori talenti espressi dal nostro vivaio negli ultimi anni e sul quale l'Acì, con il Team Italia, punta forte. Scattolin ha vinto il Trofeo Loris Roggia, battendo nelle preferenze degli appassionati nientemeno che Anna Andreussi. E ha appena iniziato a leggere le note a Lorenzo Bertelli sulla Fiesta Wrc di M-Sport, anche se l'esordio di Montecarlo si è concluso col botto. Il tutto dopo aver ricominciato due anni fa praticamente da zero, quando Peugeot Italia gli preferì Silvia Mazzetti al fianco di Stefano Albertini.

- Com'è nata la collaborazione con Lorenzo Bertelli?

«È iniziato tutto lo scorso anno prima del Galles – racconta Scattolin – quando Carlo Cassina mi ha chiamato per svolgere un test sulla Fiesta Wrc al fianco di Lorenzo. È stato un buon test, su un percorso vicino allo shake-down del rally. Una prova cui era presente anche Denis Giraudet. Io poi ho fatto la mia gara con Fabio Andolfi e il martedì successivo ho ricevuto la chiamata di Bertelli, che mi ha chiesto se fossi libero per questa stagione».

- Hai accettato subito o hai dovuto rifletterci su?

«A dispetto di quanto si possa credere, non è stata una decisione scontata! Con Fabio mi sono trovato veramente molto bene. È giovanissimo e ha un gran talento. Insieme abbiamo fatto un lavoro davvero importante, sia sulle note, sia sull'andatura da tenere in gare lunghe come quelle del Mondiale al volante di una vettura piccola come la Peugeot 208 R2. Dopo tanto lavoro, finalmente stavamo iniziando a raccogliere i primi risultati, dopo un percorso di crescita che è durato un paio di stagioni. Insomma, ci ho pensato un po' e dopo aver preso la decisione il primo che ho informato è stato Fabio. E comunque siamo in stretto contatto, anche se non corriamo assieme. Ci sentiamo e continuiamo a confrontarci».

- L'opportunità di salire su una Wrc nel Mondiale, non capita tutti i giorni...



**MI È STATO CHIESTO
DI CORRERE
CON BERTELLI.
UN'OFFERTA COSÌ
NON SI POTEVA
CERTO RIFIUTARE**

SIMONE SCATTOLIN



«Infatti! E poi sono certo che con Lorenzo potremo fare molto bene. Correre a questi livelli è davvero il sogno di tutti e naturalmente è anche il mio. Al tempo stesso, so di avere ancora molto da imparare e affronto questa esperienza consapevole delle mie forze ma anche con la giusta dose di umiltà».

- Ora ti trovi a occupare un sedile che scotta... Prima di te si sono alternati Mitia Dotta, Lorenzo Granai, Giovanni Bernacchini, poi ancora Granai. Insomma, tutto questo turn over non ti spaventa un po'?

«No, sinceramente no – risponde senza la minima esitazione –. Io ho il mio metodo di lavoro, che non cambia tra una R2 e una Wrc. Bisogna adottare la stessa metodologia e la stessa scrupolosità sia al fianco del gentleman sia al fianco del top driver. Io continuo a lavorare come so fare e come ho sempre fatto. Di sicuro non c'è niente di facile: l'auto molto più veloce rispetto a quella su cui stavo fino a pochi

DIECI NAVIGATORI EMERGENTI SUI QUALI SI PUÒ SCOMMETTERE

Quali sono i giovani talenti delle note che potranno crescere e farsi notare nei prossimi anni? Assieme a Simone Scattolin ne abbiamo

selezionati una decina. Tutti, rigorosamente, under 35. Alcuni di loro hanno già decine di gare alle spalle, altri soltanto una man-



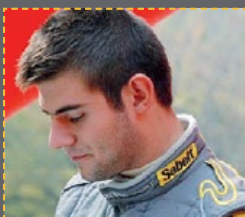
SARA BALDACCÌ
ANNI 34

Al fianco di Luca Panzani si è fatta notare nelle ultime due edizioni del Tricolore, facendo faville insieme al suo pilota con la Renault Twingo R2.



GIACOMO CIUCCI
ANNI 30

Abbastanza giovane ma già forte di una notevole esperienza. Corre dal 2005 e ha fatto coppia anche con piloti di grido, come Traviglia e Andreucci.



FABIO GRIMALDI
ANNI 25

Ha vinto il Tricolore Junior nel 2014 correndo a fianco di Giacomo Scattolin. Gareggia dal 2009 e in passato ha affiancato anche Michele Tassone.



MANUEL FENOLI
ANNI 33

Dal Rally di Montecarlo è salito sul sedile a destra di Fabio Andolfi. Ha un'esperienza più che decennale ed ha vinto due titoli Produzione con Ferrarotti.



ALESSANDRO FRANCO
ANNI 21

Vincitore dell'edizione 2015 della manifestazione Rally Italia Talent, ha all'attivo solamente 5 gare, tra le quali il Rally d'Italia iridato 2015.



PROFESSIONISTI SI PUÒ

Due immagini di Simone Scattolin nella sua nuova avventura sul sedile di destra della Fiesta Wrc che Lorenzo Bertelli pilota nel Mondiale 2016. Per il navigatore veneto è una grande occasione, che intende vivere al meglio



mesi fa, il pilota nuovo, la squadra nuova, le note, la lingua del team. C'è da adattarsi a tutto, ma io sono uno che non si tira indietro. Mi butto, sempre. E se devo dare il centocinquanta per cento di me stesso, lo faccio. Poi che devo dire? Se mi può lasciare a casa Bertelli poteva farlo anche Andolfi, no?».

- A proposito, quanto brucia la fine forzata del rapporto con Stefano Albertini, quando all'inizio del 2014 Peugeot Italia impose al bresciano sulla 208 R2 ufficiale Silvia Mazzetti?

«Ovviamente non ho condiviso la scelta e probabilmente non sono stato l'unico che si è dovuto, suo malgrado, adeguare. Ma non porto rancore, mi sono tirato su le maniche e ho ricominciato praticamente da zero. Sono salito in macchina con un ragazzino di diciannove anni, Andolfi appunto, che affrontava le prime gare all'estero. Mi sono fatto letteralmente un c... così. Devo ringraziare soprattutto Claudio Bortoletto, che ha saputo stimolarmi,

**CON ANDOLFI
HO RICOMINCIATO
DA CAPO. DEVO
RINGRAZIARE
BORTOLETTO, MI HA
MOLTO AIUTATO**

SIMONE SCATTOLIN



visto che in quel momento la mia motivazione era un po' in ribasso. Con Albertini nessun problema, è andata così, continuiamo a sentirci. Piuttosto, non ho mai capito fino in fondo la scelta di Peugeot, di voler "rompere" un equipaggio che funzionava».

- Come mai navigatore e non pilota?

«È stato un processo naturale. Non mi sono mai visto col volante in mano. Fin dall'inizio, da quando andavo a vedere i rally da appassionato, io ero sempre quello che studiava le cartine, si metteva ai fine prova ad annotare i tempi e via scorrendo. Il primo road-book me l'ha messo in mano Bordignon per andare a vedere un Montecarlo. Avevo poco più di vent'anni. A 24 ho iniziato a correre e non mi sono più fermato. Ai ragazzi che iniziano dico sempre di buttarsi, di provarci. Non importa se non si parla benissimo inglese o si ha poca esperienza: tutto s'impara, sul campo. Bisogna provarci sempre, in modo da non avere poi rimpianti». ●

ciata. Alcuni hanno compiuto una lunga gavetta, altri sono usciti dalle selezioni di Rally Italia Talent e sono subito stati catapultati

nei palcoscenici più prestigiosi. Tra loro molte donne: la tradizione delle nostre navigatrici, insomma, continua.



JESSICA FREDIANELLI
ANNI 23

Si è imposta tra gli Under 35 nell'edizione 2015 della manifestazione Rally Italia Talent. Corre dal 2012 e ha navigato, tra gli altri, Nicola Caldani.



JASMINE MANFREDI
ANNI 23

Dopo aver frequentato il Cir con Gianandrea Pisani, è stata scelta da Corinne Federighi per il Tricolore 2016. Corre dal 2012 e ha già una discreta esperienza.



SILVIA MAZZETTI
ANNI 26

Proviene da una famiglia di rallisti, ufficiale Peugeot nel 2014 con Stefano Albertini. Nel 2015 s'è vista poco ma è una tra le giovani più esperte e preparate.



PIETRO OMETTO
ANNI 24

È giovane ma ha già disputato una settantina di gare, con diversi piloti e ogni tipologia di vetture, storiche comprese. A Monza 2015 ha affiancato Consani.



MARTINA SCAMPERLE
ANNI 30

Altro talento delle nostre uscite da Rally Italia Talent, dal 2014 ha collezionato sinora 19 partenze. Ha disputato il Suzuki Rally Trophy 2015 con Saresera.

Wrc

nelle ronde: giusto o sbagliato?

ESCLUSE A FINE 2015 DA QUESTA TIPOLOGIA DI GARE, LE POTENTI WORLD RALLY CAR VENGONO RIAMMESSE, ALMENO PER IL 2016. UN CAMBIO DI STRATEGIA CHE PRESTA IL FIANCO A MOLTE DISCUSSIONI

di **Gianni Cagni** - fotografie **Torchio, Incerpi**

Andata e ritorno per le Wrc. A novembre la Federazione aveva escluso le World Rally Car dalle vetture utilizzabili nelle ronde in nome della sicurezza (una sola prova vuol dire imparare la strada a memoria e magari "esagerare" al volante di vetture potenti e poco conosciute dal pilota, forse "occasionale") e della scelta politica di affossare una tipologia di gara. Mercoledì 10, quando questo numero di As è appena arrivato nelle edicole, la Giunta Sportiva dell'Acì si prepara a rivedere questa scelta. Motivo dell'inattesa retromarcia? La spinta di una parte dei protagonisti (organizzatori, preparatori e piloti) in disaccordo - e non sempre solo per motivi di convenienza - con queste scelte maturate ai vertici. Certo, il fatto che le gare che ammettono al via le Wrc allo stato attuale si ridurrebbero dalla cinquantina del 2015 a circa 35 (a parziale compensazione sono state ammesse nella nuova Coppa Italia) è una notizia poco digeribile per chi le possiede e le noleggia.

E poi, avere le Wrc al via vuol dire maggiore attrattiva per la gara e più fascino per piloti, pubblico e sponsor.

A quanto pare nulla è tuttavia scontato, perché sul tavolo ci sono almeno tre opzioni alternative alla conferma del no. Uno: riammissione incondizionata in tutte le ronde dopo che è già stata fatta all'origine l'eccezione per le ronde su terra della serie Raceday (unico ambito dove correre su terra con le Wrc al di là del Rally d'Italia iridato).

Due: rinvio al 2017 dell'applicazione dell'esclusione da questo tipo di gare. Tre: riammettere le Wrc solo nelle ronde su terra, Raceday e non.

Morale: Wrc sì o Wrc no nelle ronde? Lo abbiamo chiesto a preparatori e piloti ed abbiamo scoperto che tutto sommato, pur con motivazioni e sfumature diverse, le loro posizioni sono molto simili. A favore del sì, ovviamente. Scopriamo perché. ●



L'ENNESIMO VOLTAFACCIA

Sopra, una Ford Focus Wrc impegnata sull'asfalto della Ronde Val Merula; a lato una Peugeot 307 Wrc sulla terra della Ronde Liburna: due immagini-simbolo che testimoniano la presenza delle World Rally Car in una specialità dalla quale parevano dover essere escluse fino al colpo di scena di questa settimana





I PARERI DI PILOTI, TECNICI, TEAM MANAGER

MAURO TRENTIN

PILOTA

VINCITORE TRT 2015

«Si sta parlando di gare che, con tutto il rispetto, io definisco "le sagre". E tuttavia, fermi restando i requisiti relativi alle norme di sicurezza, non vedo perché non debbano corrervi anche le Wrc. Penso che l'embargo a queste vetture sia giusto per le gare ed i campionati maggiori, che per me sono troppi. Detto questo, ben venga la formula alla francese: correre con qualsiasi auto in qualsiasi gara. In fondo, la stessa federazione francese manda nel mondiale le sue giovani speranze non certo nelle ronde o nei rally nazionali...».

LUIGI BALBO

PREPARATORE

TEAM BALBOSCA

«Dovrei dire di essere favorevole alla loro esclusione, visto

che noi non offriamo Wrc. Ma onestamente non mi sento di insistere: visti i costi delle Wrc sul mercato dei noleggi, forse hanno maggiore influenza negativa le N4/R4 che hanno tanti cavalli e costano poco. Rientrano pure, le Wrc, nelle ronde».

FABIO BUTTI

TEAM MANAGER

TITOLARE A-STYLE

«Non credo che le Wrc diano dubbi in fatto di sicurezza, anzi. Vanno molto più al limite i piloti con le vetture più piccole, che spesso hanno pecche come ad esempio la mancanza del serbatoio di sicurezza. In ogni caso, credo che se una vettura è omologata deve poter correre dovunque. Le prestazioni? Com'è giusto che sia, su una Wrc ci può salire solo chi ha licenza di pilotaggio ed esperienza adeguate».

MANUEL SOSSELLA

PILOTA

VINCITORE CIWRC 2015

«Personalmente non mi piacciono le ronde ma credo che siano una sede dove chi vuole e ne ha le possibilità economiche può provare in gara una Wrc. Il fatto che sono corse brevi riduce il costo del noleggio e quindi diventano l'occasione più economica perché un pilota possa togliersi il gusto di correre con una di queste vetture e possa fare esperienza usandole in competizione».



Manovra Perfetti

ITALIANO DI NASCITA, INGLESE D'ADOZIONE, IL VINCITORE
HA FATTO IL COLPACCIO NELLA NEBBIA DELL'ULTIMA PS

di **Alberto Bergamaschi**

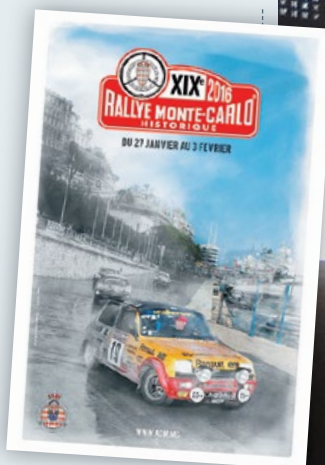
foto **Massimiliano Bianchi**

Tra le margherite ed i fiori di pesco, con temperature costantemente oltre i 10°, il Montecarlo Historique si è deciso nella nebbia degli ultimi tornanti dell'ultima prova speciale! Fino ad allora, pur con una classifica cortissima proprio per la totale mancanza di neve e ghiaccio, i dominatori della gara erano stati Giordano Mozzi e Stefania Biacca, praticamente sempre in testa sin dalla seconda tappa con la loro Lancia Fulvia Hf 1600. La beffa dell'ultimo crono, con la nebbia in dissolvimento col passare dei minuti, ha rivoluzionato le carte in tavola, facendo precipitare in classifica gli alfieri della Milano Autostoriche e premiando Perfetti-Kessel, autori di una gara regolare nelle posizioni di vertice con l'Alpine A110. Dietro agli increduli vincitori, sul lungomare di Monaco si sono presentati i francesi Hasler-Blondeau con una Ford Escort MK2, "ombre" di Mozzi per tutta la gara, sempre con pochissimi secondi di scarto, non capaci però di sfruttare la defaillance finale dell'italiano. Grandissima prestazione poi per Aghem-Cumino, veterani del Monte storico, terzi assoluti con la Fulvia Coupé 1200, con una gara in crescendo che ha messo in evidenza, oltre alle capacità regolaristiche, anche l'abilità di guida.

Alla Milano Autostoriche la Coppa Scuderie

Detto dei primi tre va fatto il punto sull'eccellente prestazione corale degli italiani, veri protagonisti di

questa edizione della gara. A partire dalla vittoria della speciale classifica "ecurie", appannaggio per la seconda volta della Scuderia Milano Autostoriche, arrivata a Monaco col dichiarato intento di aggiudicarsi l'ambito trofeo. Con due squadre, per un totale di 18 equipaggi, il team milanese partiva con i favori del pronostico e non ha fallito. Peccato che si siano subito persi per strada Bergamaschi-Scarcella (Maggiolone 1303S), vittime di una panne elettrica nella seconda prova, e gli Schon padre e figlio (Mini Cooper S) usciti di strada. Peccato anche che problemi al funzionamento della trasmissione dati abbiano impedito alla Porsche di Arengi-Bentivoglio di essere più avanti del pur meritatissimo 6° posto assoluto ottenuto dopo una strepitosa rimonta. Gran gara si annunciava per i vincitori dello scorso anno, Peter Zanchi e Gio Agnese, partiti alla grande con la Flavia 1800 Coupé, in testa dopo la settima prova ma solo 17esimi sul palco d'arrivo. Nei primi 15 assoluti, su 258 equipaggi classificati, troviamo poi Aiolfi-Giafusti (Bmw 2002 Tii) e Fontanella-Scrivani (Fiat 128 Rally), rispettivamente 13° e 14°, autori i primi di una gara all'insegna della precisione e capaci i secondi di una bella rimonta. Debuttanti al Monte, Damiani-Raggi (A112 Abarth) e Argenti-Amorosa (Porsche 911T), hanno chiuso con la 23° e 24° piazza la splendida prestazione corale della Milano Autostoriche. Nei top-100 troviamo ancora Mercattij-Gianmarino (Triumph Tr2, 71°),



UE DE
GLAS

MA DI VERGLAS CE N'ERA POCO!

Il cartello avvisa i concorrenti, ma l'edizione 2016 del Monte storico è stata tutta secca ed asciutta. Lo sanno bene Aghem e Cumino, sotto, che con la Fulvia 1200 in debito di cavalli rispetto alle rivali hanno ottenuto uno splendido terzo posto assoluto

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Perfetti-Kessel (Alpine Renault A110); 2. Hasler-Blondeau (Ford Edcort Mk2); 3. Aghem-Cumino (Lancia Fulvia Coupé).

La classifica completa è riportata a pagina 76



ITALIANI ARREMBANTI

Sotto Bergamaschi, tradito dal suo Maggiolone.

A sinistra Zanchi, primo nel 2015, attardato dopo essere stato in testa, ed il vincitore Perfetti con l'Alpine A110

Marenzana-Beltrame (Saab 96, 72°), Caminiti-Caminiti (Vw Golf Gti, 79°, vincitori della 1ª speciale), gli sfortunati Mozzi-Biacchia (Fulvia Hf, 65°), Masselli-Valmassoi (Maggiolone 1302S, 95°), Basilico-Barla (Vw Golf Gti, 97°) e De Angelis-Sisti (Vw Golf Gti), ben piazzati fino a metà gara e poi precipitati in centesima posizione. ●



BACCEGA CON ERREFFE

Stefano Baccega ha deciso di ripresentarsi nel Tricolore. Il giovane elvetico, con Marco Menchini, sarà al via dal Ciocco con la Fiesta R5 della Erreffe, gommata Hankook e con i colori di Ford Racing.

PREMI A BOLOGNA

Rallisti saliranno sul palco sabato 13 febbraio dalle 16 nella sala Ex-Gam di Bologna Congressi. Verranno assegnate ufficialmente tutte le Coppe Aci del Cir, del CiWrc e del Trofeo Terra.

VALLATE ARETINE

Anche quest'anno l'Historic Rally Vallate Aretine aprirà il Cir Auto Storiche, con l'inserimento di due nuove prove, "Ornina" e "Talla", e coinvolgimento di Piazza Grande ad Arezzo. Per info: www.scuderiaetruria.net

VALTIBERINA

La Ronde Valtiberina (27-28 febbraio), penultimo atto del Challenge Raceday, chiude le iscrizioni sabato 20. Arezzo è quartier generale dell'evento, la celebre prova di Alpe di Poti (14 Km) è sede di gara, con 4 passaggi.

MINIERE

Iscrizioni aperte fino al 29 per la Ronde delle Miniere (5-6 marzo). La gara della Scuderia Invicta apre la Lombardia Ronde Cup e ripropone la speciale di Vellei (14,9 Km). Partenza nel borgo di Castell'Arquato.

CORSO NAVIGATORI

Il corso navigatori della Biella Corse si tiene all'Hotel Agorà di Biella in quattro giornate. Le prime due, venerdì 12 e venerdì 19 febbraio, in orario serale, saranno di teoria mentre la terza, venerdì 26, verrà dedicata a chiarimenti e conclusioni. Infine, domenica 28, esame pratico e teorico. Il corso è gratuito. Per info: 347/9006556 e 347/0077507 o biellacorse@virgilio.it.

ADDIO A MIRRA

Dave Mirra, già protagonista nei rally Usa con la Subaru della filiale americana è stato trovato morto la scorsa settimana: pare si tratti di suicidio. Mirra aveva 41 anni ed era anche un rinomato campione con le biciclette della categoria Bmx.



TUTTO IL RALLY A NORD, CON DUE PROVE SPECIALI INEDITE

Sardegna senza Cagliari

Il tredicesimo Rally Italia Sardegna, sesta manche del Mondiale 2016, in programma dal 9 al 12 luglio, cambia ancora una volta look. Niente più prova spettacolo a Cagliari e niente speciali nella zona d'Oristano, per un rally più compatto e tutto ricavato nel nord-ovest dell'isola, con un percorso articolato su 19 prove per un totale di 325 km cronometrati. Confermata Alghero quale sede di gara, mentre le novità riguardano lo shakedown (4,28 km) spostato a Olmedo-Monte Baranta e le nuove prove speciali di Tula (nella seconda giornata) e Sassari-Argentiera (nella terza). Ci sarà poi il ritorno dei crono di Castelsardo e Tergu-Osilo. La super speciale d'apertura in programma nella sera di giovedì 9 giugno verrà stavolta ospitata all'Ittiri Arena Show e sarà lunga 2 km.

La mattina di venerdì 10 giugno i piloti continueranno la prima tappa con otto prove speciali (quattro ripetute) per un totale di 102,76 km cronometrati: Ardara-Ozieri (km 7,50), Tula (km 15), Castelsardo (km 14) e Tergu-Osilo (km 14,88). Sabato la tappa più lunga e dura, ricavata interamente nella zona del Monte Acuto, con sei speciali per un totale di 177 km cronometrati. Le prove in programma (ripetute) sono quelle di Monti di Alà (km 21,20), Coiluna-Loelle (km 22,50) e Monte Lerno, che con i suoi 44 km è anche stavolta la più lunga della corsa. Domenica 12 giugno tappa finale da 43,54 km cronometrati, composta da quattro speciali: due passaggi sulla nuova Sassari-Argentiera (km 10) e due a Cala Flumini (km 11,77), anche quest'anno power stage finale.

GARA TEST CON LA FIESTA R5

Ostberg vince il Finnskog

Dominio di Mads Ostberg e Ola Floene con la Ford Fiesta R5 del Team Adapta nel Finnskog Rally, classica gara di preparazione al Rally di Svezia in programma questa settimana. Al Finnskog che si svolge nella vicina Norvegia, Ostberg s'è aggiudicato tutte e sei le speciali in programma e ha preceduto di 1'01" la Fiesta R5 di Grondal.

SUPERATA QUOTA 60 VITTORIE

Al Attiyah batte Bin Sulayem

Vittoria di Nasser Al-Attiyah su Skoda Fabia R5 nel Qatar Rally, prima prova del campionato mediorientale. Il vincitore - che con questo trionfo ha superato il record di 60 successi in gare della serie Middle East appartenente a Mohammed Bin Sulayem - ha preceduto di oltre 6' la Fiesta R5 di Al-Suwaidi, navigato da Giovanni Bernacchini. Sesti Marrini-Mometti.

TIFOSI DI SONDRIO

Nuovo fans club Andreussi

Anna Andreussi ha il suo fans club. L'iniziativa, di un gruppo di tifosi di Sondrio, è stata presentata alla "Festa dei rally" organizzata da Paolo Andreucci a Castelnuovo Garfagnana, con oltre 250 presenti. Festa dedicata, ovviamente, anche al nono tricolore rally di un Andreucci acclamato insieme al team Racing Lions.

IN CASO DI PIOGGIA L'OPERAZIONE DIVENTERÀ POSSIBILE

Gomme con intagli

Sul tavolo della Giunta Sportiva di mercoledì 10 febbraio anche le problematiche sulle gomme. In particolare la pressoché certa rinuncia alla limitazione per le classi da sotto la R2 e nelle gare "minori", più il ritorno della dichiarazione delle gomme il giorno della gara e non in sede di verifica, oltre alla eventuale riammissione delle gomme "vecchie" per esaurire le ultime giacenze e/o di quelle da pioggia oppure la reintroduzione del permesso d'intagliare pneumatici in caso di precipitazioni.

Torino tra classiche e corse

IN PROGRAMMA NEL WEEK-END AL LINGOTTO, AUTOMOTORETRÒ ED AUTOMOTORACING CON TANTE NOVITÀ TUTTE DA GUSTARE



di **Sergio Remondino**

Lo scorso anno c'è stata un'affluenza di 60mila visitatori in tre giorni, con 1200 espositori. Numeri importanti. Che hanno decretato il definitivo successo di Automotoretrò e Automotoracing, i due saloni dell'auto (e moto) storica e da competizione, in programma nel week-end al Lingotto di Torino. Un successo annunciato il 2016? «Per quanto riguarda gli espositori - spiega soddisfatto Beppe Gianolio, ideatore delle due manifestazioni - abbiamo superato i 1200 stand dello scorso anno ed è la conferma che siamo sulla strada giusta. Per quanto riguarda il pubblico, se riusciremo a confermare le cifre 2015 sarà un successo». Prudenza tutta torinese quella di Gianolio, ma comunque vada sia Automotoretrò che Automotoracing sono diventati un appuntamento importante per gli appassionati, con parecchi espositori e visitatori che arrivano anche

dall'estero... «La svolta - spiega Gianolio - è venuta quando dal Palazzo Vela siamo approdati al Lingotto, nel 2001. L'Ente Fiera Torino Esposizioni ha appoggiato in pieno il progetto, gli spazi erano quelli giusti ed i risultati si sono visti. Quello che avevo ideato 34 anni fa come momento di aggregazione per pochi appassionati è diventato un grande evento».

Con grandi Case e grandi gruppi presenti sia ad una che all'altra manifestazione. «Quest'anno ad Automotoretrò - spiega Alberto Gianolio, figlio dell'ideatore - abbiamo novità importanti. Come la Collezione Bertone recentemente acquisita dall'A.S.I. e stand significativi come ad esempio quello dedicato ai 50 anni della Lamborghini Miura, con cinque esemplari a formare un colpo d'occhio incredibile. O come gli stand ufficiali di Abarth Classiche, Ja-

guar, Mercedes. E poi c'è la Ford, che presenta le Mondeo griffate Vignale e tanto altro. Da rimarcare che il Padiglione 1 è stato interamente dedicato ai commercianti di auto classiche».

Master Città di Torino

E poi c'è Automotoracing, con una gran quantità di spazi espositivi di aziende "da corsa", iniziative varie e qualche novità interessante. Come ad esempio il Master riservato ad una ventina di vetture e basato sul percorso già utilizzato per la prova spettacolo del Rally Città di Torino. O come la presentazione dei programmi Brc per la stagione entrante. Senza dimenticare le premiazioni, da sempre capitolo importante per la manifestazione nata nel 2008 come "costola" di Automotoretrò e divenuta non meno importante della "mamma".

Ci saranno al Lingotto le premiazioni dei campionati Suzuki rally e Tout Terrain (compresa quella del Tricolore di specialità), del monomarca Michelin riservato ai rally storici e del campionato Piemonte e Valle d'Aosta, in occasione del quale sarà annunciata la nascita del Campionato Alpi Occidentali per rally storici del Nord Est al quale hanno aderito gli organizzatori dei rally Città di Torino, Team '971, Valli Ossolane, Moscato, Tartufo e Coppa d'Oro. Come a dire che il "vecchio Piemonte" dei rally è sempre vivo e vegeto. ●



PRESENTAZIONI, ESIBIZIONI E NON SOLO

Sotto, una Subaru fa drifting nella pista dell'Oval al Lingotto. Sopra, lo stand Brc. In alto, auto da rally esposte: a Torino c'è tanto da vedere



PREZZI E ORARI

LE DUE MANIFESTAZIONI SI SVOLGONO AL LINGOTTO DI TORINO, CON QUESTI ORARI DI APERTURA:

VENERDÌ 12

DALLE 10 ALLE 19

SABATO 13

DALLE 9 ALLE 19

DOMENICA 14

DALLE 9 ALLE 19

INGRESSO 12 EURO

PIAZZAMENTI
TARQUINI NEL WTCC

| | | |
|------|----|------------|
| 2005 | 7° | Alfa Romeo |
| 2006 | 5° | Seat |
| 2007 | 8° | Seat |
| 2008 | 2° | Seat |
| 2009 | 1° | Seat |
| 2010 | 2° | Seat |
| 2011 | 5° | Seat |
| 2012 | 4° | Seat |
| 2013 | 2° | Honda |
| 2014 | 6° | Honda |
| 2015 | 5° | Honda |



Veterano Tarquini

«PENSavo DI NON CORRERE PIÙ IN WTCC MA LA LADA MI HA VOLUTO A TUTTI I COSTI». A 53 ANNI GABRIELE HA ANCORA FAME

di Enrico Rosi Cappellani

A 53 anni suonati sarà per la 12ª volta al via del Wtcc ed ancora con una Casa ufficiale. In barba agli anni, Gabriele Tarquini non molla il colpo: infatti è stato ingaggiato dalla Lada per la stagione 2016 del Mondiale Turismo. Ancora una bella soddisfazione nella sua interminabile carriera da pilota professionista: «Indubbiamente! Pensavo proprio di dover cambiare categoria quest'anno. Invece quello che mi ha fatto decidere per la Lada è stata la forte voglia di avermi con loro. Insomma, mi hanno cercato e voluto! È stato tutto molto veloce, ho parlato con Viktor Shapovalov

(n° 1 in pista della Casa russa) la prima volta la vigilia di Natale e il giorno dell'Epifania ci siamo incontrati a Roma. E lì abbiamo subito concluso un accordo di massima».

- Quali obiettivi ti prefuggi in questo primo anno di collaborazione con la Lada?

«Porto di sicuro la mia notevole esperienza per far progredire le Vesta. Ma tengo a precisare che il nostro scopo iniziale non sarà quello di battere lo squadrone Citroën, ma di stare subito dietro nel gruppo degli altri, costantemente».

- Le Lada sono in continua crescita, ma non ancora al top. Cosa c'è da curare in



NEL 2015 È STATO IL 1° DEI PILOTI NON CITROËN

È già proiettato verso la sua nuova avventura con la Lada Vesta nel Wtcc Gabriele Tarquini che lo scorso anno con Honda ha chiuso 4° in campionato: primo dei piloti non Citroën



UNA LADA MOLTO ITALIANA

Dopo tre stagioni consecutive in Honda, Tarquini approda alla Lada dove fino allo scorso anno ha operato l'ing. Calovolo



particolare?

«Per me è ancora troppo presto per dirlo. Ancor prima di provare la vettura, ritengo però che siano due gli obiettivi da perseguire: migliorare la distribuzione della potenza del motore e trovare l'assetto più adatto per scaricare a terra tutti i cavalli disponibili».

- Ritroverai i motoristi francesi dell'Oreca, che già conosci bene.

«Tornare a lavorare con l'Oreca, dopo parecchi anni passati con loro in Seat, sarà per me un grosso piacere. Si tratta di validi professionisti».

- Sino allo scorso anno le Lada erano as-

"CINGHIO" HA CORSO TUTTE LE EDIZIONI DELLA SERIE

Sempre presente nel Wtcc

Gabriele Tarquini, classe 1962, abruzzese di Giulianova, un passato in F.1, corre nel Wtcc a partire dalla sua prima edizione del 2005. In 11 anni, prima di passare alla Lada, nel Mondiale Turismo ha guidato per Alfa Romeo, Seat e Honda. Con la Casa spagnola, era il 2009, ha conquistato il suo unico titolo mondiale della categoria, piazzandosi in altre 3 occasioni al secondo posto. Nel Wtcc ha vinto in tutto 20 gare, conquistando 17 pole e 22 giri veloci. Dal 2005 al 2014 si è imposto in almeno una gara per stagione, "rovinando" però questo straordinario record nel 2015, unico campionato per lui senza successi. Nonostante ciò, lo scorso anno si è comunque piazzato al 4° posto assoluto, primo dei piloti "non Citroën". È di sicuro e di gran lunga il veterano della serie, ma con ancora tanta voglia di combattere e vincere



sistite in pista dall'ing. Marco Calovolo, che ne pensi?

«Non so se Marco proseguirà la sua collaborazione con la Lada anche quest'anno. Me lo auguro, ma aggiungo che in questi giorni il team sta ancora definendo la squadra dei suoi tecnici per il 2016».

Nel team russo troverai il francesino Hugo Valente (23 anni, ex Chevrolet, team Campos) con cui lo scorso anno hai avuto più di una scaramuccia, in pista e fuori. Farete pace sotto la stessa bandiera?

«Avevamo già chiarito il nostro contrasto avuto in Cina subito dopo la gara della Thailandia. Di conseguenza non ho alcun pro-

blema ad averlo al mio fianco in squadra. In ogni caso ci siamo incontrati ed abbiamo parlato anche dopo la firma del contratto. Dunque, tutto tranquillo tra noi». Ricordiamo che lo scorso anno, dopo qualche contatto di troppo, i due si erano reciprocamente dati del... "troppo": vecchio, aveva detto Valente di Tarquini; giovane, aveva replicato Gabriele del transalpino. I due nuovi acquisti completeranno il tridente Lada, formato anche dal confermato olandese Nick Catsburg. Per Tarquini la carriera nel Wtcc prosegue così nel segno del giallo. Dai giapponesi della Honda, alla livrea delle Lada Vesta! ●



Baglioni di **Fuoco**

**IN GP3 CON LA TRIDENT, IL 19ENNE PILOTA CALABRESE
È ORMAI IL VETERANO DELLA FERRARI DRIVER ACADEMY**

di **Massimo Costa**

Antonio **Fuoco**, 19 anni, è divenuto il veterano del Ferrari Driver Academy. Con l'uscita di scena di Raffaele Marciello e Lance Stroll, il piccolo calabrese si ritrova ad essere il pilota con maggiore esperienza all'interno del programma giovani di Maranello. Con lui rimane Guan Yu Zhou (atteso al salto nel Fia F3 con Motopark) ed è in arrivo Charles Leclerc, talentuoso pilota monegasco che nel 2015 si è classificato al terzo posto nel Fia F3 da rookie mentre l'anno precedente, al debutto in monoposto, è risultato vice campione della Renault Alps. Fuoco e Leclerc, accasatosi in Art, si ritroveranno rivali nel campionato Gp3 2016 e con la compagnia del nuovo arrivato in Fda, Giuliano Alesi, figlio dell'ex pilota F1 e Ferrari Jean, che sarà il compagno di Fuoco nel team Trident. Una vera sorpresa la presenza del piccolo Alesi nella Fda quarto nella Formula Academy francese 2015 e prossimo a compiere un salto di categoria piuttosto importante e complicato. In Gp3 non si percorrono molti chilometri nei weekend di gara e per un pilota giovane e inesperto come lui sarebbe stato sicuramente meglio un anno di F.Renault 2.0.

Alesi potrà godere dell'esperienza di Fuoco, al secondo anno nella serie, oltre che degli altri compagni di team quali Artur Janosz e Sandy Stuvik. Per Antonio sarà l'anno della verità. Il 2015 è stata una stagione non indimenticabile, probabilmente la più complicata della sua ancor breve carriera. Campione Renault Alps nel 2013 nell'anno del debutto in formula, quinto nel Fia F3 2014, entrambe le categorie svolte con la Prema, nel passaggio





FUOCO CON TRIDENT PER ANDARE AL TOP

Per il 19enne Fuoco, a sinistra in azione, sopra e, in basso, nell'altra pagina, nell'abitacolo, l'accordo con la Trident è già presupposto di giustificate ambizioni nella combattutissima serie di Gp3



in Gp3 con Carlin Fuoco ha concluso sesto in graduatoria generale. All'attivo due secondi posti ottenuti nella prima gara del Red Bull Ring, secondo appuntamento stagionale, e nella seconda corsa di Yas Marina, evento finale. In mezzo, qualche difficoltà di troppo, incidenti, errori e weekend terribili come quello di Silverstone, trascorso in fondo allo schieramento. Il team Carlin aveva vinto il titolo 2014 con Alex Lynn, ma ha faticato a interpretare al meglio alcune soluzioni di set-up con la nuova miscela delle gomme Pirelli. Fuoco era alla sua terza nuova categoria in tre anni e non poteva certo portare l'esperienza necessaria per lavorare sulle difficili coperture italiane.

Rimane il fatto che Antonio ha comunque saputo reagire lasciando qua e là tracce vive del suo talento e per fortuna ha salvato il "sedile" in Fda. Ha anche avuto l'occasione di salire per la prima volta sulla Ferrari F1 nei test di Spielberg lo scorso 23 giugno, benché tormentati dalla pioggia, coprendo 71 giri. Il passaggio nel team Trident deriva probabilmente dal salto di qualità compiuto dalla squadra di Maurizio Salvadori nel 2015 con Luca Ghiotto, che si è giocato il titolo contro Esteban Ocon (Art) fino all'ultima corsa. Una scelta forte quella effettuata per Fuoco, abbastanza chiara: ora hai il meglio, tocca a te. Divenendo il punto di riferimento della Fda, il ragazzo di Cariati dovrà però stare attento a Leclerc, un tipo che va sempre di fretta e che impara velocemente, un ragazzo educato, spinto dal management di Nicolas Todt, e che ha la Rossa nel mirino. La battaglia per un posto al sole sarà tremenda tra Fuoco e Leclerc. Il futuro della Ferrari parte anche da qui. ●



GIULIANO FIGLIO D'ARTE E ALLIEVO DELLA FDA

Giuliano Alesi, a lato con il papà Jean, sfodera con orgoglio l'appartenenza alla Ferrari Driver Academy e pensa alla nuova sfida che lo vedrà in Gp3 con l'Italiana Trident: in basso, eccolo impegnato nei test svolti a Abu Dhabi

Alesi jr segue le orme di Jean

NEL PACCHETTO DI MISCHIA DELLA GP3 SPICCA L'ACCORDO RAGGIUNTO TRA IL GIOVANISSIMO GIULIANO E LA TRIDENT

Sono al momento soltanto tredici i piloti ufficialmente annunciati dalle squadre per la stagione 2016 della Gp3. Le squadre al via saranno appena sette e per questo motivo gli organizzatori hanno permesso di estendere a quattro le monoposto che ogni team può schierare gara per gara. La Trident, come riportato nel pezzo a lato, si è accordata con Antonio Fuoco della Fda, ha confermato Artur Janosz, ha recuperato Sandy Stuvik ex Status, e porta al debutto Giuliano Alesi, 4° nella Formula Academy. Il team Campos ha confermato Alex Palou e Konstantin Tereschenko mentre ha riportato nelle formule Steijn Schothorst, olandese che nel 2015 è stato vice campione della Renault Trophy RS01 e che precedentemente ha brillato nel Renault 2.0.

La Arden per ora ha soltanto due piloti e si avvarrà del campione della Eurocup Renault e Renault ALPS (non-

ché nuovo pilota del Renault Driver Academy) Jack Aitken e di Jake Dennis, brillante protagonista nel Fia F3 2015. La debuttante Dams schiera l'americano Santino Ferrucci proveniente dal Fia F3 e due primi attori della Eurocup Renault, Jake Hughes e Kevin Joerg, anche quest'ultimo parte del Renault Driver Academy. Solo due piloti al momento anche per Koiranen che porterà in pista Matthew Parry, già in Gp3 lo scorso anno con la squadra finlandese, e Matevos Isaakyan, in arrivo dal Renault 2.0. La Art benché non abbia fatto alcun annuncio, si sa che avrà Charles Leclerc, terzo nel Fia F3 e fresca new entry nella Fda, Nyck De Vries, pilota McLaren e terzo nella World Series Renault 3.5, Alexander Albon, ex Fia F3 e Nirei Fukuzumi, quarto nel F3 giapponese e pilota Honda. Nessuna indicazione per quanto riguarda i piloti del team Jenzer. ●





Lorandi-Fia F.3

l'anno della verità

MESSA ALLE SPALLE LA STAGIONE DEL DEBUTTO, IL 17ENNE DI SALÒ RIPARTE DI SLANCIO E SOTTOLINEA: «CI SARANNO SICURAMENTE DELLE SORPRESE, NESSUNO È IMBATTIBILE!»

Il primo anno per prendere le misure, quello successivo per lasciare il segno. Ha le idee chiare e tutte le carte in regola per fare bene Alessio Lorandi, che si appresta a vivere la sua seconda stagione nella terza serie continentale. Un campionato senza dubbio tra i più selettivi, che continua a rappresentare uno snodo di riferimento nella carriera di un pilota. Nella serie cadetta si è, infatti, messa in mostra una bella fetta dei protagonisti del mondiale di Formula Uno, partendo dagli assoluti protagonisti Vettel, Hamilton, Rosberg e Ricciardo per arrivare alle nuove leve Kvyat, Sainz e Verstappen.

La serie, letteralmente esplosa nel 2013 anche grazie al supporto della Federazione Internazionale, ha sempre visto i nostri portacolori recitare un ruolo di primissimo piano. La Prema, per sei volte regina della categoria, ha raggiunto l'inarrivabile record di cinque titoli consecutivi. E anche per quel che concerne i nostri piloti non possiamo affatto lamentarci. Raffaele Marciello ha trionfato nella stagione 2013, mentre Antonio Giovinazzi ha colto la piazza d'onore l'anno scorso, mantenendo la leadership della serie fino alla terz'ultima tappa. E non va dimenticato

di **Alessandro Gargantini**



Antonio Fuoco, che nel 2014 ha fatto un paio di volte capolino sul gradino più alto del podio prima di essere sorprendentemente dirottato in Gp3. Quest'anno, toccherà ad Alessio Lorandi di tenere alta la nostra bandiera e confermare il trend. Il diciassettenne di Salò, proveniente da una promettente stagione d'esordio con l'olandese van Amersfoort Racing, ha deciso di varcare la Manica e accasarsi al Carlin Motorsport, senza dubbio una delle equipe di riferimento nella categoria. Ogni volta che il team britannico ha potuto contare su piloti veloci, i risultati non sono mai mancati. Vincitore a Macao con Antonio Da Costa nel 2012,

il team del Northamptonshire arriva da due piazze d'onore in campionato grazie a Tom Blomqvist e Antonio Giovinazzi. Il testimone è ora passato nelle mani del ragazzo di Salò, già immerso al cento per cento nella realtà della scuderia britannica.

«Soltanto sul finire della passata stagione abbiamo intrecciato i primi contatti con Trevor Carlin, dopo aver valutato altre squadre e aver sostenuto sessioni di test. Con il team inglese ho subito percepito la giusta energia per far



UN BRESCIANO CON GLI INGLESI

Chiusa la stagione d'esordio in Fia F3 col team Van Amersfoort, Alessio Lorandi si appresta a disputare il campionato 2016 con una monoposto del team Carlin, sodalizio che punta forte sul giovanissimo bresciano



Carlin: «Alessio serio e veloce»

PATRON TREVOR SOTTOLINEA: «HA TUTTO IL POTENZIALE PER VINCERE DELLE GARE. PUNTIAMO MOLTO SULLE SUE QUALITÀ»

Crede molto nell'abbinamento con i nostri colori Trevor Carlin che, dopo aver sfiorato il titolo e vinto il Master di Zandvoort con Antonio Giovannazzi nella passata stagione, ora ha individuato in Alessio Lorandi l'ingrediente per mantenersi al top. «Alessio ci ha subito lasciato un'ottima impressione per la sua rapidità in pista, la serietà e l'approccio al lavoro. È un ragazzo davvero veloce e meticoloso nella messa a punto, con il quale si lavora molto bene», ha spiegato il team manager inglese. «Alessio ha senza dubbio il potenziale per vincere delle gare e stare davanti con continuità: puntiamo con decisione sulle sue qualità». Il team britannico ha già confermato l'americano Ryan Tveter e conta di schierare quattro vetture. «Stiamo lavorando per completare il line-up, ma quest'anno ci sono delle situazioni anomale che non ci aiutano. Non era mai successo di aver tante scuderie con un budget illimitato che possono permettersi di pagarsi i piloti. La Federazione avrebbe dovuto varare con maggior anticipo regole che limitano in maniera più incisiva la possibilità di svolgere test sulle piste di campionato ed inibire la partecipazione al campionato a senatori della categoria. Inoltre, una maggiore stabilità nelle regole consentirebbe di richiamare un maggior numero di piloti. Temo che rispetto alla passata stagione, si perderanno 8-10 macchine». ●



bene. Mi è piaciuto il metodo di lavoro ed il modo in cui si interfacciano con i loro piloti. È poi stato determinante il focus che hanno mostrato nei miei confronti: mi hanno trasmesso la loro carica e voglia di primeggiare».

Nel 2015 Alessio si è messo in mostra con buone performance in qualifica e convincenti gare di rimonta, divenendo di fatto uno dei piloti più ricercati nel mercato invernale. I suoi migliori risultati stagionali sono arrivati in occasione delle prime sei corse stagionali, alle quali è seguito un periodo di difficoltà nei mesi estivi. Lorandi è poi ritornato alla grande nel finale di stagione, disputando un egregio Gp di Macao, dove ha chiuso al settimo posto. «Sì, mi ha fatto piacere che ci sia stato interesse nei miei confronti. Per un debuttante come me, che arrivavo direttamente dal kart ed avevo pochissimi chilometri alle spalle in monoposto, è stato necessario un periodo di apprendistato, sia alla competizioni che alle piste. L'esperienza è davvero fondamentale. Me ne sono reso conto quando siamo tornati su piste che avevamo già calcato, come Zandvoort e Hockenheim, dove ho potuto lavorare sul set-up in maniera accurata sin dalle prime prove libere».

Per la nuova stagione, l'obiettivo dichiarato è quel-

**QUEST'ANNO
VOGLIO CRESCERE
A LIVELLO
DI RISULTATI E
COME COSTANZA
DI RENDIMENTO**

ALESSIO LORANDI

”

lo di migliorarsi e diventare una presenza costante nelle parti più nobili della classifica. «Sì, l'obiettivo è quello di crescere nei risultati e nella costanza di rendimento. La maggior conoscenza dei tracciati e della vettura mi aiuteranno senz'altro. Il livello di competitività della categoria sarà ancora una volta molto alto. Reputo fondamentale partire subito con il piede giusto, per trovare slancio. Alcuni piloti senior sono usciti dalla categoria, ma c'è stato un bel ricambio generazionale e ne sono arrivati di nuovi, tutti di valore. Sono arrivate anche nuove scuderie, che si sono attrezzate da subito con piloti e tecnici di primissimo livello. Ci saranno sicuramente delle sorprese, nessuno è imbattibile».

Fino alla fine di febbraio non sarà possibile scendere in pista e Alessio sta utilizzando ogni istante del periodo invernale per lavorare sulla preparazione fisica. «Sì, il fitness è anche il mio hobby favorito e non mi pesa fare tanti chilometri in bici e lavorare duramente in palestra. È importante mantenere al massimo la preparazione fisica e non perdere la concentrazione, per farsi trovare subito pronti. E poi, qualche ora la devo dedicare allo studio, visto che frequento il quarto anno del liceo scientifico. Ma i miei professori sono abbastanza comprensivi e capiscono i miei impegni agonistici». ●

Il monom che non ti aspetti

di **Fiammetta La Guidara**

foto **Maurizio Rigato**

Con la stagione agonistica alle porte, questo è il momento per molti piloti di scegliere in quale griglia di partenza schierarsi. Ruote scoperte o coperte? Prototipi o derivate dalla serie? Campionati multimarca o challenge che schierano vetture simili fra loro? Le domande che ogni pilota si pone ad inizio anno sono molteplici. Non esiste una "risposta giusta" in assoluto, ma ciascuno dovrà fare i conti con il budget a disposizione, i traguardi che ci si pongono e le opzioni offerte dal paddock. Tra queste, una delle realtà più longeve è rappresentata dai trofei organizzati da Seat Motorsport Italia: lo scorso anno la compagine guidata da Tarcisio Bernasconi ha schierato per la quinta stagione consecutiva la Ibiza Cup, affiancata dal debutto del Leon Cup Racer. Il team varesino si è aggiudicato anche il Campionato Italiano Turismo Endurance con la Leon Racer Tcr pilotata da Valen-

tina Albanese, affiancata nelle ultime quattro gare dal talento spagnolo Jordi Gené.

Seat, del resto ha sempre avuto un'indole sportiva e l'obiettivo di regalare esperienze positive. Lo slogan "Auto emociòn" che ha identificato per anni la Casa spagnola è stato sostituito di recente con un altro ugualmente evocativo: "Technology to enjoy", ovvero "tecnologia di cui godere".

Di fondo, si punta a catturare l'immaginazione e identificare lo sviluppo e l'innovazione con un maggior piacere di guida. Da assaporare soprattutto in pista.

«Noi abbiamo fatto una scommessa in questi ultimi anni nonostante la crisi che ha accompagnato il Motorsport ed è ancora presente - spiega il patron Tarcisio Bernasconi - Il Trofeo Ibiza, che vuol essere un 'entry level', cioè offrire una vettura professionale da 200 cavalli a costi contenuti, quale è la Ibiza 1.4 turbo, e il trofeo Leon, che regala grandi prestazioni con i suoi 330 cavalli e un livello professionale spinto. Entrambi consentono ai piloti di combattere ad armi pari. Lo scorso anno abbiamo portato in pista un totale di oltre 30 vetture e abbiamo creato una filiera che può culminare con la partecipazione

DALLA IBIZA CUP AL TCR,
PASSANDO PER LA LEON RACER:
COSÌ LA FILIERA DI SEAT
MOTORSPORT ITALIA TRAGHETTA
I PILOTI NEL CAMPIONATO TURISMO

**ABBIAMO FATTO
UNA SCOMMESSA
NONOSTANTE
LA CRISI ANCORA
PRESENTE NEL
MOTORSPORT**

TARCISIO BERNASCONI

”



arca

RACING WEEKEND - CAMPIONATI ITALIANI AUTO
 MONDO ITALIANO GRAN TURISMO - CAMPIONATO ITALIANO TURISMO ENDURANCE
 FINISCE CARREIRA CUP ITALIA - SEAT R52A CUP - SEAT LEMON CUP - EURO DRIVE
 Autodromo Internazionale del Mugello, 18-19 ottobre 2015



LO SPETTACOLO MARCHIATO SEAT

Lo scorso anno, la prima edizione della Leon Cup Racer ha subito riscosso ampi consensi. La griglia è sempre stata frequentata e lo spettacolo in pista non è certo mancato. Sopra, Tarcisio Bernasconi patron di Seat Motorsport Italia

IL MONOMARCA CHE NON TI ASPETTI

«al campionato Turismo e questo significa che chi si avvicina a Seat e corre con noi può fare un percorso sportivo completo».

Montepremi e diretta TV

Non solo, ma c'è anche un montepremi particolarmente ghiotto. «Quest'anno per il vincitore della Ibiza Cup ci sarà un test 'particolare' con la Leon Cup Racer e l'iscrizione gratuita alla stagione successiva del trofeo Leon», dichiara Tarcisio Bernasconi. «Nella Leon Cup il montepremi sarà di 110.000 euro: verranno premiati i primi dieci all'arrivo nelle dodici gare e alla fine della stagione i primi tre classificati del trofeo si divideranno 15.000 euro. Considerando che in gara-2 proprio i primi otto partono in ordine invertito rispetto alle qualifiche, saranno in molti ad avere possibilità di accedere alle posizioni alte della classifica e quindi al montepremi».

Altro elemento stuzzicante è la presenza delle telecamere in pista: sia le gare della Ibiza che della Leon Cup - che si svolgono nel contesto degli Aci Racing Weekend - saranno trasmesse in diretta televisiva su Sportitalia e godranno di diverse repliche nei giorni successivi.

Formule diverse

I due trofei hanno modalità di partecipazione differenti. Le vetture della Ibiza Cup, infatti, sono tutte di proprietà di Seat Motorsport Italia, e quindi il pilota le "noleggia", mentre la Leon Cup non prevede la presenza di una squadra ufficiale e l'iscrizione è aperta soltanto ai team privati, che quindi acquistano la vettura.

Ibiza Cup

La formula studiata da Tarcisio Bernasconi per l'Ibiza Cup fa sì che il pilota abbia le minor preoccupazioni possibili: non deve far altro che presentarsi in circuito nel weekend, per scendere in pista. Alla gestione delle 'piccole' di Martorell pensa la squadra, che predispone un assetto-base uguale per tutti, modificabile su richiesta del pilota.

Benché sia un trofeo "entry-level" si avvale dell'uso della telemetria, che misura la velocità della ruota, l'angolo di sterzo e l'inclinazione del pedale acceleratore. In pista c'è un team di tre ingegneri, ciascuno dei quali prende in carico un gruppo di quattro/cinque piloti, per valutare con loro i dati e studiare se è possibile migliorare la percorrenza in curva, il punto di frenata e in generale lo stile di guida. Per questo i dati della telemetria dell'autore del giro più veloce vengono messi a confronto con quelli degli altri piloti. Dopo la riunione con i piloti si svolge quella fra i tecnici, che valutano se apportare modifiche alle vetture e in quale direzione. Se poi durante le prove la vettura viene danneggiata, il team passerà la notte a lavorare nel box per rimetterla in pista l'indomani, a tempi record: per sostituire un motore servono meno di tre ore, per il cambio appena un'ora e mezza.

Per avere sempre le vetture nel massimo stato di competitività, il team continua a lavorare anche fra una gara e l'altra, mettendo il motore al banco per saggiarne la compressione e per controllare la



Quanto costa - Leon Cup: il prezzo dell'auto è 85.000 euro

Il costo della Seat Leon Cup Racer è 85.000 euro. La quota d'iscrizione al campionato è di 6.000 euro e comprende anche la fornitura di tuta, giacca, maglietta e borsone, 3 pass pit-wall, 3 pass pit-lane e 6 pass paddock. Per equipaggio di due piloti: 7.000 euro con due kit di abbigliamento. L'iscrizione a singola gara è di 2.000 euro e comprende i pass.



GIACON E BASSI, UN 2015 DA INCORNICIARE

Sopra Giaccon vincitore della prima edizione della Seat Leon Cup Racer e a destra Bassi che ha messo le mani sull'Ibiza Cup. Il loro 2015 è stato da incorniciare

funzionalità del cambio, e durante i mesi invernali, quando le Ibiza vengono smontate completamente, per verificare telaio, semiasse, freni e giunti. Il format prevede 2 turni di prove libere da 30', un turno di qualifica suddiviso in due tranches da 20', e due gare da 48' più un giro ciascuna.

Ai fini della classifica, vengono assegnati 20 punti al vincitore, 15 al secondo e 12 al terzo, e via scala fino ad 1 punto per il 10° classificato. I primi tre qualificati mettono in carriera rispettivamente 4, 3 e 1 punto.

Leon Cup Racer

Le Leon Cup Racer sono di proprietà dei clienti, anche se l'assistenza tecnica in pista delle vetture fa



re fino ad 1 punto per il 10° classificato. I primi tre qualificati mettono in carriera rispettivamente 4, 3 e 1 punto.

Villaggio Seat

Seat Motorsport Italia si distingue anche per la presenza di un'ampia hospitality progettata per accogliere ospiti, staff e piloti dei team, con servizio di open bar e catering. A dispetto dell'eleganza degli ambienti, l'atmosfera è informale e il "Villaggio Seat" diventa un punto d'incontro anche per i piloti di altre squadre. L'attenzione ai dettagli è massima: lo chef, ad esempio, ha l'incarico di preparare piatti diversi, in base alla tradizione culinaria della località in cui si trova l'autodromo.

«Siamo un gruppo unico, dove tutti sono accomunati dalla gran voglia di praticare lo sport che più amano. La sera in pista organizziamo cene e spettacoli dove anche gli accompagnatori, si ritrovano in un giusto clima. Finita la corsa ho visto piloti scambiarsi opinioni, festeggiare e brindare insieme, al di là dei risultati raggiunti, con uno spirito sportivo veramente bello. L'agonismo non deve mancare, ma solo in pista e sempre con gare corrette e divertenti anche da vedere sia in circuito che in televisione», spiega Tarcisio Bernasconi.

Nuova sfida

Tarcisio Bernasconi ha già ideato una nuova sfida per il 2016: la sua struttura sta lavorando alla preparazione di due vetture in allestimento Tcs. A breve verranno svelati i particolari e i nomi dei piloti protagonisti con Seat nel nuovo campionato, che si schiererà in griglia di partenza con le vetture del Tcr nazionale ma con classifiche separate.

Dati tecnici: Ibiza Cup

La Ibiza Cup si avvale di un motore da 1400 cc Tsi turbo volumetrico con elettronica e intercooler modificati da Seat Sport ed è capace di erogare 200 cavalli e una coppia di 270 Nm (contro i 180 cavalli della vettura di serie). Si avvale di un cambio Dsg a sette marce. Rispetto alla vettura di serie monta i freni anteriori e posteriori della Leon Cupra, ha ammortizzatori anteriori diversi nelle geometrie e

Quanto costa - Ibiza Cup, noleggio vettura a 7.500 euro per week end

Il noleggio della vettura è di 7.500 euro per weekend di gara e comprende gomme, benzina, ingresso prove libere, prove ufficiali e tutto quello che serve per arrivare preparati a disputare due gare da 48' più un giro. I piloti hanno anche diritto a due pass open bar presso l'hospitality del villaggio Seat per tutto il weekend. Chi si iscrive a tutto il campionato avrà il kit di abbigliamento ufficiale Seat Motorsport Italia.



sempre capo a Seat Motorsport Italia, che fornisce anche un adeguato servizio ricambi. Ad ogni gara sono presenti due ingegneri e un tecnico meccanico di Seat Sport.

La telemetria fornisce gli stessi dati della Ibiza Cup - velocità della ruota, angolo di sterzo, inclinazione del pedale acceleratore - ai quali si aggiunge la pressione dei freni.

Oltre alla classifica assoluta, sono previste le classi Under 25 e Over 48.

Il format prevede 2 turni di prove libere da 30', un turno di qualifica suddiviso in due tranches da 15', e due gare da 28' più un giro ciascuna.

Ai fini della classifica, vengono assegnati 20 punti al vincitore, 15 al secondo e 12 al terzo, e via scala-

2016 IN 6 ATTI

| | |
|--------------|------------|
| 21 maggio | Monza |
| 12 giugno | Misano |
| 17 luglio | Mugello |
| 4 settembre | Vallelunga |
| 25 settembre | Imola |
| 9 ottobre | Adria |

IL MONOMARCA CHE NON TI ASPETTI

ammortizzatori posteriori regolabili. Il trapezio anteriore è stato modificato da Seat Sport per consentire la regolazione dell'angolo di camber. La carreggiata è allargata (da 1.693 mm a 1.770 mm). Il roll bar è saldato sulla carrozzeria - e non imbullonato - e l'ala posteriore è regolabile in quattro posizioni. Tutti i comandi "importanti" sono al volante, che è realizzato da Seat Sport. Monta gomme Yokohama 210/67 R17.

Dati tecnici: Leon Cup Racer

Sono ammesse solo le Seat Leon Cup Racer Mk3 in versione 2016 (versione 2015 evoluta con almeno il Kit 1). La vettura è stata sviluppata da Seat Sport per sottolineare l'impegno della Casa spagnola nelle competizioni. Si basa sulla versione a cinque porte stradale e monta un motore di serie con elettronica modificata capace di erogare 330 cavalli, con una coppia massima di 350 Nm (contro i 290 cavalli della versione di serie). Anche l'intercooler è esclusivo di Seat Sport.

La versione 2016 si avvale di un nuovo pacchetto aerodinamico e di raffreddamento, di un serbatoio FT3 da 100 l, dischi freni anteriori da 378 mm e nuovi ammortizzatori anteriori.

La trasmissione di potenza alle ruote anteriori è gestita da un cambio DSG a 6 marce a doppia frizione con controlli dal volante e bloccaggio del differenziale a controllo elettronico. Rispetto alla vettura di serie non dispone dei controlli di sicurezza, come ESP, traction control e ABS, che viene mantenuto soltanto nella sua funzione elettronica e non idraulica. Modificati anche i flussi di aspirazione. La vettura è stata rivista anche nelle geometrie con modifiche all'avantreno, al montante e al trapezio, che consente regolazioni dell'angolo di Camber sia all'anteriore che al posteriore.

Il sistema frenante prevede la possibilità del ripartitore di frenata. Cruscotto Aim, per avere tutti i dati a portata di mano. La vettura dovrà avere un peso minimo di 1070 kg. senza pilota ed eventuali zavorre. Per alleggerirla, diverse parti della carrozzeria sono in carbonio e in fibra di vetro; l'ala posteriore è regolabile in cinque posizioni. Monta pneumatici Yokohama 250/660 R18. ●



WYHINNY, DIRETTORE VINCENTE A PERGUSA NEL 2015

Sopra in azione Peter Wyhinny, il direttore generale di Seat Italia che nella passata stagione con l'Ibiza ha artigliato la vittoria nel round andato in scena sulla pista di Pergusa



Bassi «Ibiza ottima scuola»

IL PARERE DI THOMAS BIAGI: «SULL'IBIZA SENSAZIONI SIMILI A QUELLE DI UNA GT3: TI INSEGNA A ESSERE PULITO NELLA GUIDA»

Alberto Bassi (sopra) ha le idee chiare: «Mi sono avvicinato ai monomarca Seat perché cerco un percorso di crescita», spiega l'ex pilota di Formula e Prototipi che due anni fa ha debuttato nella Seat Ibiza Cup aggiudicandosi il titolo 2015. «Dalla Ibiza si può passare alla Leon e poi - perché no? - al campionato italiano Tcr che nasce adesso. E poi l'Ibiza è semplice da guidare, ma allo stesso tempo è competitiva. Il fatto che siano tutte uguali, seguite allo stesso modo da un'unica squadra, fa sì che emergano le doti velocistiche di ogni pilota. Le gare sono combattute, con tanti sorpassi, divertenti e belle da guardare. Ci sono molti piloti giovani che magari arrivano, come è successo a me, dalle formule, e quindi il livello è alto, sia nella Ibiza che nella Leon. Credo che nessuno in Italia oggi riesca a fare quello che fa Seat durante i weekend di gara: la squadra di Tarcisio Bernasconi diventa una vera e propria famiglia che ti segue in tutti i weekend, e questo è il valore più bello e più grande. Un team e altri piloti che lottano insieme a te e ti spingono a dare il meglio, ma poi quando ci ritroviamo tutti sotto la tenda è una festa. Ad un pilota, che sia un gentleman o un professionista, quello che serve è la tranquillità e un team e una struttura che ti spingono a dare il meglio. E tutto questo io l'ho trovato in Seat Motorsport Italia». Già, ma perché un pilota dovrebbe iscriversi ad un monomar-

ca? Abbiamo girato l'interrogativo al due volte campione del mondo Fia Gt Thomas Biagi, che ha iniziato la sua carriera proprio con iniziative simili: il campionato Formula Alfa Boxer e la Formula 3, dove a differire erano solo i telai. Racconta l'emiliano: «Un monomarca come quello dell'Ibiza dà la possibilità di uscire dal mondo del kart e di arrivare all'automobilismo con vetture interessanti a costi contenuti e inferiori ad una stagione in kart ad alto livello», spiega Thomas. E sottolinea: «Ma quel che si trova in un monomarca è un altissimo grado di competizione, perché non hai scuse di vetture e gomme diverse fra loro. Ci si confronta più con se stessi ed è la ricerca della messapunto che può fare la differenza: la virgola di pressione, il punto di barra antirollio... ma anche il lavoro su se stessi. La bagarre in pista, poi, insegna a gestire il confronto ravvicinato con gli avversari. Ho provato l'Ibiza nella 24 Ore di Adria e ho provato sensazioni simili a quelle di una Gt3: ti insegna una grande pulizia di guida, perché non ha tantissimi cavalli e ha la trazione anteriore, quindi serve farla scorrere senza sacrificare il mezzo e le gomme, e per essere davanti si deve cercare l'ultimo centimetro di traiettoria utile. E' una scuola importante per quando si salirà di categoria. Ma il mio consiglio è di farlo solo quando si è certi di aver raggiunto la giusta maturazione, risultati alla mano». ●



LA STORICA PRIMA VOLTA DELLA SICILIA

In queste immagini alcuni momenti della premiazione Acisport che si è svolta lo scorso 6 febbraio a Taormina. Per la prima volta nella storia una premiazione Aci si è svolta più a sud del Lazio. In basso, Ghiotto volante d'oro di Acisport

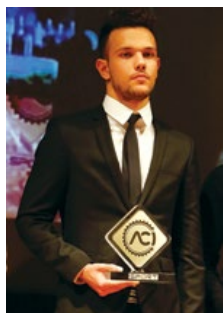


Gran galà Acisport

A TAORMINA PREMIATI I CAMPIONI 2015. A LUCA GHIOTTO IL VOLANTE D'ORO, FAGGIOLI D'ARGENTO E A LINARI DI BRONZO

di **Dario Lucchese**

TAORMINA - È stata una vera festa dell'automobilismo, quella che si è svolta sabato 6 febbraio a Taormina e che ha visto premiati tutti i campioni Aci 2015. Una volta di più la suggestiva località siciliana (che esattamente 20 anni fa era stata scelta per la presentazione della Benetton Renault di F.1), ha visto convergere i migliori protagonisti delle quattro ruote. Un appuntamento esclusivo, che ha di fatto dato ufficialmente inizio alla nuova stagione. Perché a Taormina si è parlato anche del futuro. Come quello di Luca Ghiotto, che dopo avere ricevuto il Volante d'Oro dal presidente dell'Automobile Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani, ha colto l'occasione per annunciare il proprio ingresso nella Gp2 con il team Trident. A Simone Faggioli, indiscusso protagonista delle cronoscalate, laureatosi per la decima volta campione italiano e vincitore del suo ottavo titolo europeo con la Norma M20 Fc ufficiale, è andato invece il Volante d'Argento. Riflettori puntati anche sui rallyisti ed in modo particolare su Gianluca Linari, lo scorso anno vincitore della Wrc2 Production Drivers con la Subaru Impreza Sti, che si è invece meritato il Volante di Bronzo. Premiati anche gli altri giovani piloti



di Aci Team Italia Fabio Andolfi, Andrea Crugnola e Damiano De Tommaso.

«È la prima volta che una premiazione Aci si svolge più a sud del Lazio e siamo contenti di questa scelta. La Sicilia non ha fatto mancare il consueto calore e Taormina è una location di assoluto prestigio» - ha commentato Sticchi Damiani. Padrone di casa, in questa occasione, è stato Nino Vaccarella, il "preside volante" palermitano vincitore di tre edizioni della Targa Florio (la corsa più antica del mondo di cui dal 5 all'8 maggio si celebrerà l'edizione numero 100), nell'epoca in cui era valida per il Mondiale Sport, e della 24 Ore di Le Mans del '64. Nella circostanza è stato ribadito il lavoro svolto dall'Aci per salvaguardare il futuro del Gp d'Italia. A tal proposito, oltre ai riconoscimenti conferiti a tutte le case automobilistiche impegnate nei campionati Italiani, un premio particolare è andato alla Scuderia Ferrari per la partecipazione al Campionato del Mondo di F.1. A ritirarlo Massimo Rivola, nuovo responsabile della Ferrari Driver Academy di cui fa parte anche Antonio Fuoco, il quale ha ritirato il premio "Uno di Noi". Un premio speciale alla carriera è andato infine a Dindo Capello, tre volte vincitore a Le Mans. ●

to, oltre ai riconoscimenti conferiti a tutte le case automobilistiche impegnate nei campionati Italiani, un premio particolare è andato alla Scuderia Ferrari per la partecipazione al Campionato del Mondo di F.1. A ritirarlo Massimo Rivola, nuovo responsabile della Ferrari Driver Academy di cui fa parte anche Antonio Fuoco, il quale ha ritirato il premio "Uno di Noi". Un premio speciale alla carriera è andato infine a Dindo Capello, tre volte vincitore a Le Mans. ●

SCUDERIA DEL PORTELLO

Premiazioni Alfa Romeo

Non poteva esservi cornice migliore del rinnovato Museo Storico di Arese per la premiazione dei "Campioni Alfa Romeo". La Scuderia del Portello ha inaugurato la propria stagione sportiva premiando, davanti agli oltre 300 ospiti presenti, tutti i piloti che si sono contraddistinti con le Alfa Romeo storiche e moderne in manifestazioni ufficiali. Il leitmotiv è stata la Pechino-Parigi, il raid automobilistico che partirà da Pechino il prossimo 12 giugno e terminerà a Parigi il 17 luglio. La Scuderia del Portello vi prenderà parte per Alfa Romeo con 2 vetture Giulia affidate a Cajani-Morteo e Chiodi-Degli Esposti. Premiato anche il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, sotto.



Melandri fior di Lotus

IL CENTAURO RAVENNATE RACCONTA: «VENIVO DA UN PERIODO DURO, SENZA MOTO: CORRERE NEL MONOMARCA E VINCERE MI HA RICARICATO»

di **Dario Lucchese**

Campione del mondo 2002 della classe 250 con l'Aprilia, al termine di una stagione praticamente stradominata (nove vittorie, 12 podi e due pole), Marco Melandri è una delle icone del motociclismo tricolore. Protagonista nella Superbike dal 2011 al 2014, il ravennate ha fatto lo scorso anno il suo rientro nella MotoGP, anche se per sole otto gare, a cui ha preso parte con il Team Gresini. Poi un inverno pieno di incertezze, in cui si è riproposta la possibilità di tornare a correre nel Mondiale Superbike. Un'ipotesi che è sfumata solamente un paio di settimane fa. Ma c'è anche un aspetto per molti versi poco conosciuto nella carriera del centauro romagnolo. Perché nel suo dna ci sono le corse a 360 gradi: non solo due, ma anche quattro ruote. L'occasione per dimostrarlo una volta di più si è presentata nel 2015, al suo rientro nella Lotus Cup Italia, monomarca in cui aveva fatto una sola apparizione sei anni prima. Quasi un debutto, visto che si trattava della prima volta al volante della Elise PB-R della Casa di Hethel. Una "prima" d'eccezione sulla pista del Mugello, dove ha subito fatto vedere di essere ancora in perfetta forma: terzo e secondo tempo nelle due sessioni di qualifica, poi un

inconveniente che in gara-1 lo ha costretto al ritiro e infine la vittoria ottenuta in gara-2. Davvero niente male per uno che in macchina non ci saliva da anni. Mugello, un tracciato magico per le moto e anche per le auto...

«Venivo da un periodo duro e mi sono divertito un sacco. Fare questa pista in macchina è completamente differente rispetto ad affrontarla con una moto, perché le traiettorie sono completamente stravolte, cambia l'ingresso curva, i punti di frenata. Con la Lotus mi sono trovato subito in sintonia. È una vettura spettacolare, che nel veloce ti dà fiducia, ma non perdona molto in caso di errore. Rispetto a quella che avevo provato nel 2009 è molto migliorata. Il cambio sequenziale ti permette di rimanere più concentrato sulla guida rispetto a quello stradale tradizionale con cui avevo girato in precedenza. Con le coperture slick è inoltre molto prestante. Forse una cinquantina di cv in più non farebbero male, ma diventerebbe più difficile nella guida per i gentleman che partecipano al campionato».

- Oggi Melandri, che ha 33 anni, guarda con interesse al Gt.

«Sono un amico di Vintantonio Liuzzi e suo cognato, Andrea Caldarelli, ha un team che partecipa alla serie asiatica. Dovevo prendere già parte alla 12 Ore di Sepang che si è disputata a dicembre, ma la loro vettura è andata distrutta a Macao qualche settimana prima e non se n'è potuto far nulla».

- In auto Melandri ha sempre dimostrato di andar forte. Gli abbiamo chiesto perché...

«È una cosa che mi è sempre venuta naturale. Ricordo quell'edizione del Motor Show in cui vinsi con i kart mettendo dietro Vincenzo Sospiri. Sempre coi kart,



PASSIONE A 4 RUOTE

Nel 2015 dopo otto apparizioni nella MotoGP col team Gresini, Marco Melandri ha chiuso la sua avventura e per ricaricarsi ha corso con la Lotus Elise Pb-R vincendo una gara sulla pista del Mugello





2015: PRIMA VITTORIA IN AUTO PER MARCO

Su Elise colpo al Mugello

La carriera in moto di Marco Melandri, classe 1982, ha avuto il suo apice nel 2002 con la conquista del titolo mondiale della 250cc, ma va anche ricordato il 2° posto ottenuto tre anni dopo con la Honda Movistar nella MotoGp, categoria in cui è stato protagonista per 9 stagioni. Ma il centauro ravennate vanta anche un discreto palmares nelle auto. Dal debutto nei kart, in occasione delle gare "indoor" di Bercy e del Motor Show di Bologna, fino all'esperienza nella Speedcar Series, campionato riservato alle vetture di tipo stock car disputatosi in medio oriente nel biennio 2008-2009. Nelle sue due uniche apparizioni con il Team Lavaggi, in Qatar ottenne una pole e rischiò anche di vincere, rimanendo al comando fino al momento del ritiro a causa di un problema al cambio. All'epoca i suoi avversari erano Morbidelli (laureatosi campione al termine di quella stagione), Alesi, Herbert, Liuzzi, Villeneuve ed il suo compagno di squadra Frentzen. Sempre nel 2009, Melandri ha fatto il suo debutto nella Lotus Cup Italia, al volante di una Exige divisa con Vergani: ancora miglior tempo in prova per lui; poi, in gara, sotto la pioggia, nuovamente una vittoria sfumata ed un 3° posto finale. Vittoria che è arrivata lo scorso anno, sempre in Lotus Cup al Mugello.

c'è stato un anno in cui partecipai alla gara di Bercy; pur non avendo allora molta esperienza, arrivai terzo assoluto davanti a Johnny Herbert, primeggiando tra i piloti moto».

- Due e quattro ruote: cosa cambia sul serio?

«Sostanzialmente il peso, che nelle moto puoi sfruttare in base agli spostamenti del pilota, mentre nelle auto è fisso. Per chi viene dalle moto, correre in macchina dà una minore sensazione del rischio e ciò ti induce a commettere più facilmente degli errori».

- Nella storia delle corse sono tanti i motociclisti che sono passati con successo alle auto. Lo ha fatto Johnny Cecotto, per esempio. Molto prima di lui c'è l'esempio più eclatante di John Surtees, l'unico ad avere conquistato un titolo iridato sia in moto che in F.1. Ci hanno provato Giacomo Agostini e tanti altri, fino a Valentino Rossi, quasi sempre senza sfigurare. Al contrario, meno frequente è il passaggio dalle quattro alle due ruote. Secondo te perché?

«Nelle moto, come già detto, con il tuo corpo puoi fare tante cose. In macchina ciò non avviene e quando sbagli cadì e ti fai male. Con le auto normalmente il rischio è di girarti... Niente di più».

- Il tuo circuito preferito?

«Con le moto tutti quelli su cui sono sempre andato forte. Con le macchine mi piacerebbe correre a Macao. Per quanto possa intimorirmi, lo reputo un tracciato particolare, molto tecnico, per certi aspetti pazzesco. Ma le difficoltà, la sfida, sono quelle che mi attirano».

- Tra i vari piloti d'auto, chi ammira di più?

«Ce ne sono tanti degni di una particolare ammirazione. In F.1 mi piace Raikkonen. Ho avuto modo di conoscerlo quando correvo per la Ducati, nella settimana dell'evento Wrooom. Lo ritengo uno al di fuori dagli schemi».

**SONO MOLTO
ATTRATTO DALLE
MONOPOSTO CHE
PERÒ NON HO MAI
AVUTO MODO
DI PROVARE**

MARCO MELANDRI



- Marco Melandri, oggi, ha un sogno a quattro ruote?

«Sono particolarmente attratto dalle monoposto, che non ho mai avuto la possibilità di provare. Ma mi è sempre piaciuto il Mondiale Turismo. Ho assistito a diverse gare, c'è una bella atmosfera. Con un'Alfa Romeo del team Antonelli ho concluso terzo in un'edizione del Motor Show di Bologna battendo Gabriele Tarquini. Nei primi due giri di prova feci il primo tempo. A vincere quell'anno fu Augusto Farfus».

- ... E un sogno a due ruote?

«Mi piacerebbe trovare una moto che possa darmi l'opportunità di esprimermi al massimo, visto che in questi ultimi anni non sono riuscito a conseguire ciò che volevo fare. Penso di avere ancora tanto da far vedere». ●





GIULIETTA IN PISTA

Primi test per la Giulietta del team Romeo Ferraris. La nuova vettura in versione Tcr della squadra milanese, è scesa in pista al Mugello ottenendo dei responsi significativi nonostante le condizioni meteo poco clementi. In particolare si è lavorato su set-up e cambio, sperimentando diverse soluzioni di mappatura con Mario Ferraris alla guida.

AKADI AL DEBUTTO

Nuovo ingresso nella Rs Cup, che vedrà in pista quest'anno tre vetture nei colori della Akadi Motorsport. Il team di Gianluca Dragani punterà subito in alto con Emanuele Balestrero, in passato già protagonista nella Clio Cup Italia. Gli altri piloti sono Marco Lertora, Manuele Sartori e lo stesso Dragani.

ZERO RACING

Reduce da una stagione 2015 segnata dal successo ottenuto nella classe "Silver" della 3 Ore Endurance Champions Cup, il team Zero Racing si accinge a fare il proprio rientro in Coppa Italia schierando tre Mégane V6 in versione Trofeo. Su una di queste ci sarà "Buck", pseudonimo del pilota gentleman che ha già preso parte al campionato di Peroni lo scorso anno.

NARDILLI IN CLIO

Dopo avere ufficializzato Massimiliano Ciocca come primo dei piloti con cui prenderà parte quest'anno alla Clio Cup Italia, il team Melatini Racing ha annunciato anche il nome di Davide Nardilli. Il 23enne barese nel 2015 si è messo in luce nella Rs Cup, centrando un'affermazione ad Adria, e ha conquistato il successo di classe nella 2 Ore Endurance di Vallelunga, in equipaggio con il pilota e team manager Simone Melatini.

JD CON KORNEEV

Sarà il russo Alexey Korneev a guidare una delle monoposto della Jd Motorsport nell'Eurocup F.Renault 2.0. Con la squadra di Vespolete, il 17enne pilota moscovita affronterà un doppio programma, prendendo contemporaneamente parte anche alla serie Nec.

L'ANNUNCIO ALLA PREMIAZIONE DI ACI SPORT

Ghiotto in Gp2 con Trident

In occasione delle premiazioni ACI Sport che si sono svolte sabato scorso a Taormina, Luca Ghiotto ha annunciato il suo debutto in Gp2. L'operazione è stata resa possibile grazie al team Trident di Maurizio Salvadori, al legame con ACI Sport che continuerà a supportare il vicentino e alla mediazione del nuovo manager di Ghiotto, Gianpaolo Matteucci. Dopo aver sondato qualche altra opportunità in Gp2 e ricevuto proposte per passare alle ruote coperte, il vice campione della Gp3 2015 ha tentato con tutte le forze di perseguire la via che porta alla F1. Fallita la possibilità di entrare nel programma Junior Red Bull, non preso in considerazione dal Ferrari Driver Academy, Ghiotto ha comunque trovato la strada per entrare nella serie che accompagna il Mondiale e che vedrà al via anche gli altri italiani Antonio Giovinazzi (Prema) e Raffaele Marciello (Russian Time).

CORRERANNO CON IL TEAM GRASSER

Piccini e Beretta nel Blancpain Gt

Andrea Piccini torna nella Blancpain Endurance Series. Il toscano guiderà infatti quest'anno una delle tre Lamborghini Huracán Gt3 schierate dal team Grasser Racing, alternandosi al volante con il giovane Michele Beretta, in ar-

rivo dalla F.3 europea. A completare il loro equipaggio ci sarà il 20enne tedesco Luca Stolz, con esperienze nell'Adac Gt Masters. Quest'ultimo, sempre assieme a Beretta, prenderà parte anche a tutti gli appuntamenti della Sprint Series.

È LA CITTA' DOVE FU PROFUGO NEL DOPOGUERRA

Andretti cittadino onorario di Lucca

Questa è una notizia alla quale As tiene molto e che salutiamo con soddisfazione. Proprio a inizio anno, nella sua lunga intervista ad As, seguita all'assegnazione del Casco Legend, il grande Mario Andretti raccontava dei suoi anni trascorsi in un campo profughi a Lucca, dopo la fuoriuscita dall'Istria della sua famiglia, come conseguenza della seconda guerra mondiale. Un'esperienza tutt'altro che facile, che convinse gli Andretti a emigrare in America. Ebbene, il suo racconto di quel periodo non è rimasto inascoltato: il Consiglio Comunale della città di Lucca si è ben presto attivato e martedì - mentre questo numero arriva nelle edicole -, darà luogo a una seduta straordinaria per assegnare al leggendario "Piedone" la cittadinanza onoraria della città. Un modo stupendo per ricordare la storia non facile della famiglia Andretti e per sentire Mario, una volta di più, sempre più vicino e ancora più italiano.



SULLA LEXUS DEL TEAM LE MANS

Ancora Super Gt per Caldarelli

Andrea Caldarelli prenderà parte anche quest'anno al campionato Super Gt. Il 25enne pilota pescarese, prossimo a disputare la sua quinta stagione nella serie giapponese, difenderà i colori della Lexus Racing con il Team Le Mans e l'appoggio del nuovo sponsor Wakos, alternandosi alla guida con Kazuya Oshima. Nel 2015, con la Lexus Rc-F della Tom's, Caldarelli aveva ottenuto assieme a Ryo Hirakawa due vittorie nel primo ed ultimo appuntamento del calendario (Aida e Motegi), mentre due anni fa con la stessa squadra aveva sfiorato il titolo della Gt500 concludendo secondo in classifica con il suo compagno Daisuke Ito.

UNA VETTURA PER CIOCI-MOISEEV

Af Corse svela i piani Gt Open

Saranno tre le Ferrari schierate quest'anno in pianta stabile dal team Af Corse nell'International Gt Open. La squadra piacentina ha già ufficializzato i piloti che comporranno due equipaggi.

Su una vettura si alterneranno il tedesco Claudio Sdanewitsch, campione in carica della classe Gt-Am, ed il belga Stéphane Lémeret. Un altro binomio verrà invece formato da Marco Cioci ed il russo Alexander Moiseev.

I primi test sono in programma sul circuito di Jerez alla fine di febbraio.

TRICOLORE GRAN TURISMO

I fratelli Pastorelli in Gt3

Dopo avere vinto il titolo della Gt Cup del tricolore Gt lo scorso anno, Luca e Nicola Pastorelli si ripresenteranno al via della serie tricolore col team Krypton Motorsport, facendo il loro passaggio nella classe superiore. I due fratelli modenesi si alterneranno al volante di una Porsche Gt3 R della squadra di Stefano Pezzocchi, che schiererà anche una vettura nella stessa Gt Cup, in cui punterà a difendere il titolo 2015.

BENE SCHUMACHER JRFittipaldi "re"
della serie Mrf

Vincendo due delle quattro gare in programma nell'ultimo round di Chennai, Pietro Fittipaldi si è aggiudicato la serie Mrf Challenge che si è corsa a cavallo fra il 2015 ed il 2016 in Asia e Medio Oriente. Il nipote di Emerson, ha preceduto nella classifica finale la colombiana Tatiana Calderon ed il russo Nikita Troitski. Nell'ultima tappa della serie si è visto in azione anche Mick Schumacher, autore di ottimi piazzamenti con un secondo, un terzo, un quinto ed un sesto posto, mentre Harry Newey (figlio di Adrian) ha ottenuto due secondi posti.

NOVITÀ WTCCChilton firma
con Loeb

Tom Chilton sarà il terzo pilota del Sébastien Loeb Racing nel Wtcc 2016. Il 30enne britannico, alla sua quinta stagione nel Mondiale Turismo, guiderà una delle Citroën C-Elysée del team del pluri-iridato rally ed avrà per compagni di squadra il marocchino Mehdi Bennani ed il francese Grégoire Demoustier. Il trio parteciperà anche al Wtcc Trophy, nuovo nome del Trofeo Indipendenti. Chilton, che conta tre vittorie assolute nella serie, oltre al primato tra i "privati", punta a concludere la prossima stagione tra i "top 3".

TRICOLORE PROTOTIPIFrancisci resta
su Lucchini

Anche quest'anno Claudio Francisci sarà uno dei protagonisti del Campionato Italiano Sport Prototipi. L'esperto pilota romano classe '44, porterà nuovamente in pista la sua Lucchini Cn4 motorizzata Alfa Romeo, anche se per una scelta personale farà la prima apparizione stagionale solamente in occasione del terzo round di Imola in programma alla fine di maggio. La scorsa stagione Francisci era riuscito a mettere a segno una vittoria proprio sulla sua pista di casa, a Valbelunga, aggiudicandosi a fine anno il successo di classe.

**ALLE PREMIAZIONI FAMS CON TODT, UNA SUCCOSA INDISCREZIONE**Dreamland, circuito
a San Marino

Gian galà alle premiazioni della Fams. Una serata che ha visto nei panni di "padrone di casa" il presidente della Fams Giovanni Zonzini (sopra). Tra i presenti anche il presidente della Fia Jean Todt, presidente onorario della Fams e Ambasciatore di San Marino nel Mondo. Nel corso della serata è stato dedicato un tributo a Walter Meloni, il campione sammarinese scomparso lo scorso anno, e rivolto un riconoscimento per i risultati ottenuti a W&D, Audi Sport Italia, San Marino Rally, Scuderia San Marino, SMRO e San Marino Fuoristrada Club. Una serata di annunci importanti. Con il segretario di Stato di San Marino Teodoro Leonfermini che ha in pratica ufficializzato il progetto Dreamland, un grande circuito automobilistico all'interno di un parco. «Abbiamo già individuato l'area giusta...», si lascia sfuggire.

L'INGLESE CORRERÀ NELL'ADAC TCR

Files sceglie Target Competition

Nel 2015 terzo classificato nella Clio Cup Italia, dopo avere messo a segno quattro vittorie con il team Rangoni, Josh Files prenderà parte quest'anno al campionato dell'Adac Tcr Germany sempre con una squadra italiana. Il pilota inglese si è infatti legato alla Target Competition. La formazione altoatesina, reduce dal successo ottenuto nel campionato internazionale con Stefano Comini, gli metterà a disposizione nella serie tedesca una nuova Opel Astra.

SETTE I TEAM GIÀ CONFERMATI

Primi sì alla nuova Auto Gp

7 le squadre che hanno già aderito all'Auto Gp Formula Open 2016. Tra i primi a rispondere all'appello è stato il team Club Formula 3000, che schiererà con l'assistenza della Nanni-

ni Racing una monoposto Gp2 e due F.3000. Altre 2 F.3000 verranno portate in pista dalla Cms. Tre sono le squadre ex Auto Gp: Ibiza Racing, MLR71 e Zele Racing.

IL 55ENNE FORLIVese Nominato LA SCORSA SETTIMANA

Ricci dirige Imola

Il Cda di Formula Imola ha nominato Pier Giovanni Ricci (sotto) nuovo Direttore Generale dell'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola. Forlivese, 55 anni, ha iniziato nel 1990 la propria attività professionale nel settore della gestione di strutture di pubblico spettacolo. Nella sua lunga carriera, in ambito sportivo vanta anche la carica di Direttore Generale e Gestionale del Bologna Calcio ricoperta dal 2008 al 2011. A seguire, fino al 2015, ha svolto la propria attività presso l'Autodromo Internazionale del Mugello, in qualità di Responsabile dello Sviluppo commerciale.

**BALTIC 1000 KM**

Si svolgerà nella data del 16-18 giugno, la prima edizione della Baltic 1000 Km Race in programma sui 3200 metri del circuito Auto24ring di Parnu, in Estonia. La gara ammetterà al via sia le vetture Gt che Turismo (benzina e diesel) prendendo spunto dal regolamento tecnico-sportivo della 24H Series.

PREMIAZIONI BRC

Si svolgerà sabato 13 febbraio a Torino, presso la Sala Verde di Lingotto Fiere che proprio in questi giorni ospita la kermesse Automotoretrò, la premiazione della stagione 2015 della Green Hybrid Cup. Per l'occasione verranno presentati i nuovi programmi sportivi di Brc. Tra i presenti non mancherà Jimmy Ghone, campione 2012 e adesso direttore sportivo della serie.

TEST PER KITE VIOLA

Test in vista per il Kite Viola Motorsport. La squadra guidata dal team principal Vincenzo Stirparo e Pierfranco Viola, che sarà impegnata nella F4 tricolore sotto la gestione tecnica di Andrea Viola, scenderà in pista il 10 marzo sul circuito del Mugello. Ancora da definire i nomi dei piloti.

LEDOGAR CON McLAREN

C'è anche Côme Ledogar nello "squadron" McLaren Gt. Il francese, vice-campione 2015 della Carrera Cup Italia, disputerà la Blancpain Gt Series Endurance Cup. Stesso campionato, oltre alla Sprint Series, per Rob Bell. Sprint Series anche per Alvaro Parente.

NASCE LA TCES

La Creventic, nota per organizzare la 24H Series, ha sottoposto alla Fia un progetto per dare il via già quest'anno al campionato Touring Car Endurance Series powered by Hankook. Tre gli appuntamenti: le due 24 ore di Silverstone (1-3 aprile) e Slovakia Ring (14-16 giugno) e la 12 ore di Meppen, in Germania (23-24 settembre).

Merli d'assal

DALLE MOTOSLITTE, AI RALLY E AL RUOLO DI ETERNO SECONDO NELLE SALITE. IL TRENTINO RACCONTA LA SUA STORIA E INTANTO RILANCA LA SFIDA NELLA CORSA AL TITOLO EUROPEO



di **Gianluca Marchese**

foto **E.Caliò e Moretti**

Osella sta per sfornare la nuova "Osellina" ma sul suo fronte restano la Fa30 Evo e Christian Merli alla guida i più attesi della stagione delle cronoscalate. Sullo sfondo si dipingono sogni europei e il pilota trentino è quanto mai concentrato sul lavoro in vista delle prime salite di aprile, perché l'obiettivo è il colpo grosso dopo un 3° posto nel Cem e 7 secondi posti in Civm dal 2005 a oggi. Un po' troppi piazzamenti per uno come lui, che, in un paragone altisonante, sembra diventato un po' lo Stirling Moss delle salite: un campione di fatto ma non... nei titoli. Anche se in realtà nel 2015 il primo scudetto personale, quello colto nel gruppo delle monoposto, se l'è strameritato sul campo. Ma non affrontando una concorrenza agguerrita quanto lui, che ha spesso ripetuto: «Il primo riferimento è ovvio che resta Faggioli». Giustamente il paragone non è tanto con Moss, ma sempre con il pluricampione toscano. Anche se, riavvolgendo il nastro della car-



L'ETERNO SECONDO HA INIZIATO IN MOTOSLITTA

Dopo un terzo posto nel Cem e ben 7 secondi posti nel Civm dal 2005 a oggi nel 2016 Merli, qui assieme a Pirro, tenta la scalata al titolo europeo. Ha iniziato a correre con le motoslitte e i rally sono sempre stati la sua grande passione



riera di Merli, un altro nome dell'olimpico automobilistico balza alla mente, quello di Gilles Villeneuve, perché nei primi Anni '90 la prima "scuola di pilotaggio" del trentino non è stata proprio tutta "colpa" del Bondone: «Molta colpa del Bondone però si - racconta Merli -. Ero già un ragazzo e con gli amici si andava a vedere le salite più vicine in motorino. Non lo facevo da bambino perché in famiglia non c'era grande passione per i motori, tanto che più tardi da più parti si chiedevano da dove l'avessi presa. La carriera sportiva è però iniziata con le motoslitte (appunto come Gilles, ndr): al 1991 risale la mia prima competizione motoristica al Passo del Tonale e continuai anche nei primi anni di gare in auto. Ho fatto qualche campionato internazionale in Finlandia, sebbene là abbiamo un altro ritmo. Comunque mi sono appassionato andando alle gare in zona ma soprattutto dopo che sono riuscito a mettere il culo su quattro ruote, rubando l'auto di mamma... Volevo iniziare a correre anche se in famiglia non ne erano entusiasti».

- Qual è stata la scintilla?

«Sono uscito di strada con la macchina stradale e l'ho permutata con una Peugeot 205 Gr.N da rimettere a posto. Con gli amici siamo andati alla prima gara a Levico, dove abbiamo campaggiato tre giorni nel paddock. Era il 1993 e m'è piaciuto subito».

- E l'esordio al Bondone?

«Sempre nel '93, debutto sfortunato. Era una tappa importante: a furia di salire e scendere dalle 5 di mattina con una Fiat 127 Sport consumo la strada! La mattina della gara però piovve. Mi prestano le rain e mi allineo. Purtroppo ci tengono fermi due ore perché in cima c'è nebbia, la strada s'asciuga e salgo con pneumatici non più adatti. Col retrotreno ho pure toccato un paracarro ai 7 tornanti!».

- Poi il Civm.

«Peugeot metteva in palio dei premi e ho iniziato a uscire dai confini territoriali un po' allo sbaraglio. Con la cartina dell'Italia partivo col furgone che avevo "sequestrato" all'azienda di famiglia. Lì dentro avevo tutto ciò che serviva. Un'esperienza che mi ha aiutato a crescere, una delle più belle insieme a quella del 2004 quando con mia moglie Cinzia sono ripartito da zero dopo anni di stop».

- Perché questo stop?

«Nel 1995 vinco il Trofeo Master Peugeot, ma ho una passione che covavo ancora da prima, cioè i rally e mi iscrivo al Rally di Bassano. Con An-

drea Signorotto finiamo primi di N3 e under 23. Nella 2ª ps picchiamo rovinando il radiatore e terminiamo la speciale al minimo. Da lì in poi non ce n'è stata per nessuno. Bei ricordi, ma i rally erano un'altra spesa rispetto alle salite. Ho colto qualche buon risultato ma avevo fatto il passo più lungo della gamba e serviva maggiore organizzazione alle spalle: gli amici non bastavano più».

- Come sei tornato alle salite?

«La passione era troppa e nel 2003 mi iscrivo al Bondone su Clio Maxi: 10° assoluto! Si riaccende la lampadina, capendo che forse i prototipi, che non avevo mai valutato per via del pallino dei rally, potevano essere un modo per correre al vertice spendendo relativamente. Con Tschager andammo a te-

stare una Lucchini-Bmw: un altro bel mondo. Nel 2004 sono ripartito, vincendo il Tivm con assoluti a Cividale e Nevegal sull'acqua. L'anno dopo Tschager mi propose l'Europeo su Osella Pa20. Quel Cem fu vinto da Faggioli e proprio lì ci conoscemmo meglio e passai nel suo team, dove nel 2007 ci giocammo il Civm. Nel 2008 saltai sulla F.3000 ma vinse Zardo con la F.Nippon, poi 2 gare nel 2009 su Lola-Zytek, il biennio in Picchio, la Radical 1.6 e infine è nata l'esperienza con Enzo Osella».

- Come andò?

«Mi sono avvicinato in punta di piedi con l'idea di una 2000 perché più alla portata rispetto a una più costosa Fa30. All'inizio era scettico, poi ha fatto i suoi conti e ho scoperto che con lui è un po' come avere un papà, anche se continua a tirarmi le orecchie...».

- Super competitiva, ma è mancato qualcosa al progetto Pa2000?

«Neppure Osella pensava andasse così forte. Doveva posizionarsi tra il Cn e la Fa30 e invece era molto più vicina a quest'ultima, pure grazie a un motore molto potente di Petriglieri. Forse l'ultimo anno sono mancati un paio di dettagli, ma quando sei così vicino al limite anche tirare fuori ulteriori cavalli non è facile. Nell'evoluzione 2016 la Lrm c'è riuscita, ma c'è voluto più tempo. Con il senno di poi magari avremmo dovuto continuare su quella strada ma il 2015 è stato un anno di grande esperienza perché la Fa30 Evo è molto diversa dalla Fa30».

- Com'è nata l'opportunità di una 3000?

«Con Enzo abbiamo deciso insieme: sulla base della sua esperienza il 3000 aveva ancora un vantaggio. Ma serve più tempo per ottimizzare l'auto».

- L'opzione del motore motociclistico Rpe è arrivata dopo?

«L'idea verteva già su quel tipo di motore per una questione di peso (-30 chili, ndr)».

- Ora attendi il nuovo motore "made in Radical": che cosa ti aspetti dopo i progressi 2015?

«Non è che la macchina dovrà fare chissà quale salto. Il motore non avrà mai la coppia dello Zytek, ma se quasi a parità di cv si lavora bene sulla distribuzione dei pesi può essere un compromesso interessante».

- Brucia ancora la regola "della discordia" sulle

PER CORRERE
IN SALITA DEVI
METTERE ASSIEME
CORAGGIO,
PRECISIONE
E SERENITÀ

CHRISTIAN MERLI



gare siciliane del Civism 2015?

«Quello che è stato è stato. Mi interessava dirlo perché mi sembrava essere stupido a non dirlo, perché sembrava tutto normale e invece tutto normale non è stato. In ogni caso le nostre prestazioni non sono state a livello di quelle di Simone e quindi punto. Comunque, più i regolamenti sono semplici e meno ci sono margini di errore in interpretazioni e in tutto. Ora si parte per il 2016 concentrati sulla macchina, il passato è alle spalle, a certi livelli meglio avere la mente sgombra».

- Che cosa ti aspetti allora dal 2016 nel Cem?

«In base al budget l'Europeo è più impegnativo. Mi aspetto di migliorare le prestazioni di fine 2015. Dopo le prime gare avrò le idee più chiare, potrei anche pensare di saltare qualche trasferta».

- Ma come si batte Faggioli?

«Serve un po' di fortuna, anche. Negli ultimi anni ha raggiunto un livello per il quale è davvero difficile. Comunque se c'è qualcuno che me lo spiega io sono qui! Battute a parte, ciò che brucia un po' è quando arrivi a un soffio, come capitato soprattutto nel 2014, a decimi... ti fa rimuginare sulla minima sbavatura».

- È un'ossessione essere arrivato così tante volte a un passo dal titolo?

«Non fa piacere, ma ho capito che con un avversario forte come Simone non è facile: ha raggiunto anche quella stabilità che ti dà tanta sicurezza soprattutto a livello mentale. Non la vivo con difficoltà come all'inizio, mi concentro sul dare il massimo».

- Quale auto ti ha più emozionato guidare?

«La Pa2000 mi ha dato soddisfazioni notevoli».

- E la più difficile da domare?

«Non perché non sia un'auto di alto livello, ma la Picchio P4 con quel turbo non era affatto facile. Il cervello doveva correre molto veloce nel capire che cosa fare!».

- Che esperienza è stata?

«Bella anche perché alla fine ho avuto la possibilità di correre con un aiuto in momenti in cui ero costretto a stare un po' fermo. Particolare perché in quegli anni è stata l'unica auto turbo in salita con tutta quella cavalleria. C'era da proseguire lo sviluppo ed era nato un programma per costruire un nuovo telaio, ma forse è mancato il budget e la cosa è finita lì».

- Si parlò mai di Pikes Peak? E ti stuzzica?

«All'epoca no, solo accennato. L'ingegnere (Di Pietrantonio, ndr) si era informato, ma molto in superficie. Sarebbe interessante però va creato un progetto dedicato e ora non c'è possibilità di pensarci».

- L'idea turbo intanto stuzzica molti: il futuro è nel sovralimentato?

«Può essere una valida alternativa. Però in salita con un buon aspirato e una buona coppia l'auto riesce a essere molto guidabile. Con il turbo l'erogazione deve essere gestibile. Un tempo avevi una risposta brutale su una due ruote motrici, forse già ora, con più elettronica, può essere diverso. E con l'altitudine il motore turbo perde meno potenza».

- Con Osella ne avete mai parlato?

«Sì, ma non è favorevole all'idea».

LA CARTA D'IDENTITÀ

**NATO A TRENTO
IL 12 AGOSTO 1972
ESORDIO IN SALITA
LEVICO-VETRIOLO
1993 (PEUGEOT
205 1.6 GTI)
VITTORIE ASSOLUTE
IN SALITA 25 (NEVEGAL
4 VOLTE, SPINO 3,
CAPRINO, ERICE,
NISSENA E
VALLECAMONICA 2,
ALGHERO, ASCOLI,
AURONZO, CIVIDALE,
FASANO, MICKHAUSEN,
MONT DORE, RIETI,
VERZEGNIS E VITTORIO
VENETO 1)
VETTURA ATTUALE
OSELLA FA30 EVO RPE
TEAM ATTUALE
VIMOTORSPO/RT/
OSELLA**

- Torniamo alla tua storia: quale gara ricordi con più piacere?

«Il Mont Dore 2014. Non c'era Simone, ma erano tutti agguerriti e i francesi con le Norma 4.0 non ci davano peso. Alla fine li abbiamo lasciati tutti col muso lungo».

- La tua gara perfetta?

«Forse la migliore degli ultimi anni è St. Ursanne 2014, ma anche lì ci sono due errorini che mi stanno sulle scatole. In salita la gara perfetta è quella dove fai meno errori».

- Il tracciato più complesso è Trento?

«Sì perché il più difficile da interpretare. Poi settaggio giusto, ritmo giusto... devono incastrarsi tante cose. Non ho mai affrontato la Sila ma molti mi dicono potrebbe essere a quel livello».

- Complesso significa più bello o ce ne sono altri che danno più piacere nella pura guida?

«Per il nostro tipo di auto le gare un po' più veloci danno più soddisfazione, riesci a sentire di più il carico aerodinamico e le caratteristiche migliori dei prototipi. In questo senso Malegno è di sicuro una bella gara e quando il fondo lo permette lo Spino mi piace molto».

- La salita è sinonimo di...?

«Molta esperienza. Alla fine le gare si vincono perché ogni anno impari qualcosa in più in ogni percorso. Servono poi coraggio, precisione, serenità... Mettere tutte queste cose insieme».



LA CURIOSA UNIONE MERLI-PICCHIO!

A destra, Merli assieme a Magliona e Faggioli. Sopra ecco Christian in azione con la Picchio P4, vettura con motore turbo particolare e impegnativa. Sotto, è in azione con la Radical con la quale nel 2012 vinse sotto la pioggia a Vittorio Veneto





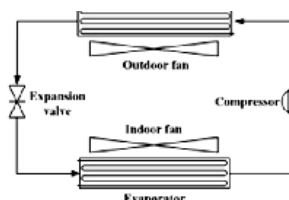
Freschezza a impatto zero

Aria condizionata e veicoli elettrici: la Cusano analizza un binomio destinato a fare progressi

Quasi tutti i veicoli stradali a emissioni inquinanti nulle (ZEV – Zero Emission Vehicle) hanno un sistema di propulsione totalmente elettrico che permette di accumulare energia in opportuni pacchi batteria. Uno dei punti deboli di questi veicoli, che certamente ne limita la diffusione, è la mancanza di un efficiente impianto di condizionamento dell'aria che garantisca, all'interno dell'abitacolo, un grado di umidità e una temperatura idonea a garantire un adeguato livello di comfort. Rispetto a una propulsione termica tradizionale l'impianto di aria condizionata presenta due punti critici che l'Università Niccolò Cusano, attraverso i suoi laboratori di ricerca, vuole contribuire ad affrontare per supportare la mobilità sostenibile. Il primo è legato al consumo energetico dell'impianto, che va a limitare ulteriormente l'autonomia del veicolo; mentre il secondo è da

ricercare nella mancanza, nella propulsione elettrica, di una sorgente calda che invece si ha sempre e a costo zero (gas di scarico) nei motori termici dove una percentuale considerevole della potenza termica intorno al 30% è espulsa nell'atmosfera sotto forma di gas di scarico. Infine, è opportuno rilevare come la mobilità elettrica sia in fase di sviluppo prevalentemente in aree urbane con piccoli veicoli aventi una quantità di energia immagazzinata nel pacco batteria limitata, mentre un'auto avente una propulsione termica anche di piccola cilindrata ha un accumulo energetico notevole e assolutamente compatibile con il consumo del sistema di AC. Per quanto detto un sistema di aria condizionata per veicoli elettrici deve essere disegnato con un'estrema attenzione ai consumi. Svariati prototipi sono già in fase di test da parte di alcune case automobilistiche.

Schema di massima di un sistema di AC



Nella figura è riportato uno schema di un impianto base di condizionamento d'aria dove il calore dall'abitacolo viene estratto attraverso un fenomeno di scambio termico tra l'abitacolo e l'evaporatore e trasferito all'esterno dal condensatore. I due ventilatori servono per aumentare l'efficienza dell'evaporatore e del condensatore. Questo tipo d'impianto classico ha consumi molto elevati durante le fasi transitorie di funzionamento. Una possibile via di riduzione dei consumi potrebbe essere quella di inserire ventilatori e compressore mossi da motori elettrici a loro volta pilotati da un opportuno sistema di controllo che riesca a massimizzare il rendimento energetico dell'impianto. Esistono già svariate esperienze in tal senso, ovviamente la messa a punto di tali impianti è da considerarsi assolutamente necessaria per lo sviluppo di un sistema di trasporto sostenibile urbano. La Cusano farà la sua parte.

a cura del Professor Gino Bella,
Docente ordinario di macchine a fluido
Università Niccolò Cusano

Le classifiche

VELOCITÀ

FORMULA E

12 ORE BATHURST

BUENOS AIRES

BATHURST

RALLY

MONTECARLO STORICO

RONDE TERRA FRIULI

RONDE VAL MERULA

MONTECARLO

CODROIPO

ANDORA

VELOCITÀ FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 38
Buenos Aires, 5-6 febbraio 2016

Gara: 1. Bird (Virgin DSV-01) 35 giri in 45'28"385 alla media di 114,529 km/h; 2. Buemi (Renault ZE15) a 0"716; 3. Di Grassi (Abt Schaeffler FE01) a 7"525; 4. Sarrazin (Venturi VM200 FE01) a 9"415; 5. Prost (Renault ZE15) a 11"316; 6. Duval (Venturi VM200 FE01) a 15"660; 7. Heidfeld (Mahindra M2Electro) a 16"444; 8. Frijns (Spark SRT_01E) a 18"685; 9. Turvey (Nextev TCR 001) a 22"007; 10. Senna (Mahindra M2Electro) a 22"456; 11. Vergne (Virgin DSV-01) a 24"482; 12. Piquet (Nextev TCR 001) a 24"641; 13. Abt (Abt Schaeffler FE01) a 27"998; 14. De Silvestro (Spark SRT_01E) a 36"171; 15. Conway (Venturi VM200 FE01) a 39"581; 16. D'Ambrosio (Venturi VM200 FE01) a 1 giro.

Giro più veloce: d'Ambrosio in

1'10"285 alla media di 127,025 km/h.

Il campionato: 1. Buemi 80 punti; 2. Di Grassi 76; 3. Bird 52; 4. Duval 32; 5. D'Ambrosio 30; 6. Sarrazin 28; 7. Heidfeld 23; 8. Frijns 21; 9. Prost 21; 10. Felix da Costa 16.

INT. GT CHALLENGE

12 Ore di Bathurst

Resoconto della gara a pag. 40
Bathurst, 5-6 febbraio 2016

Absoluta: 1. van Gisbergen-Parente-Webb (McLaren 650S) 297 giri in 12h01'05"133, alla media di 153,54 km/h (1. Gt3 Pro-Am); 2. Kelly-Chiyo-Strauss (Nissam Gt-R Nismo Gt3) a 1"276; 3. Kane-Smith-Bell (Bentley Continental Gt3) a 1'18"503; 4. Winkelhock-Vanthoor-A. Davison (Audi R8 Lms) a 2'05"621; 5. Reynolds-Jaeger-Bastian (Mercedes Sls Amb Gt3) a 1 giro; 6. Taylor-Mawer-Antunes (Audi R8 Lms) a 3 giri (1. Gt3 Amature); 7. Soucek-Soulet-Russell (Bentley

Continental Gt3) a 4 giri; 8. Steve McLaughlin-Rast-Tander (Audi R8 Lms) a 4 giri; 9. Bell-Watson-W. Davison (McLaren 650S) a 5 giri; 10. Lago-Youlden-Owen (Lamborghini Gallardo R-Ex) a 6 giri; 11. Bagnall-Armstrong-Halliday (Audi R8 Lms) a 10 giri; 12. Grove-Scott McLaughlin-Bamber (Porsche 997 Gt3 Cup) a 12 giri (1. Gt3 Cup Cars); 13. Camilleri-Haber-Seton (Marc Focus V8) a 17 giri (1. Invitational); 14. Alford-Griffith-Lynton (Marc Focus V8) a 26 giri; 15. Benton-Morrall-Kennard (Marc Focus V8) a 26 giri; 16. Gartner-Zerefos-Padayachee (Porsche 997 Gt3 Cup) a 27 giri; 17. Defelice-Montermini-Simonsen-Loberto (Ferrari 458 Italia Gt3) a 41 giri; 18. Thomson-Kearns-Vernon (Ford Focus V8) a 69 giri; 19. McLeod-Fullwood-Rowe (Marc Mazda 3 V8) a 102 giri; 20. Bamber-Foster-Curran (Porsche 997 Gt3 Cup) a 218 giri.

Giro più veloce: il 23° di van Gisbergen in 2'01"567, alla media di 183,99 km/h.

Intercontinental Gt Challenge (il campionato dopo 1 gara): 1. van Gisbergen-Parente-Webb 25 punti; 2. Kane-Smith-Bell 18; 3. Vanthoor-Winkelhock-A. Davison 15. **Am:** 1. Steve McLaughlin 25 punti; 2. Lago 18; 3. Armstrong 15. **Costruttori:** 1. McLaren 31 punti; 2. Bentley 28; 3. Audi 21; 4. Mercedes 12.

RALLY STORICO

Rally Montecarlo Storico

Resoconto della gara a pag. 50
Montecarlo (Mc),
27 gennaio-3 febbraio 2016

Absoluta: 1. Perfetti-Kessel (Alpine Renault A110 1600S 1971) 1533 punti; 2. Hasler-Blondeau (Ford Escort Rs 2000 Mk2 1978) a 86 punti; 3. Aghem-Cumino (Lancia Fulvia Coupé 1200 1965) a 102; 4. Decremier-Albert (Opel Ascona 400 1979) a 130; 5. Durand-Chol (Opel Kadett Gte 1977) a 333; 6. Arengi-Torlasco (Porsche 911 1965) a 352; 7. Fuchey-Hayez (Porsche 911 Sc 1978) a 413; 8. Bouterin-Fine (Ford Escort Rs 2000 Mk2 1979) a 446; 9. Jorgensen-Jorgensen (Alfa Romeo Alfetta Gtv 1977) a 452; 10. Leithauser-Mueller (Dkw F12 1964) a 467; 11. Elena-Campana (Volkswagen Golf Gti 1979) a 512; 12. Sapet-Sapet (Volkswagen Golf Gti 1978) a 587; 13. Aiolfi-Giafusti (Bmw 2002 Tii 1975) a 809; 14. Fontanella-Scrivani (Fiat 128 Rally 1971) a 824; 15. Lisenko-Polyakov (Bmw 320 1979) a 899; 16. Jensen-Karlan (Porsche 911 Sc 1978) a 973; 17. Zanchi-Agnese (Lancia Flavia 1800 Coupé 1963) a 1123; 18. Breda-Suarez (Lancia Fulvia 1600 Hf 1971) a 1383; 19. Postawka-Postawka (Zastava 1100 1979) a 1458; 20. Molgo-Jandrowicz (Polski Fiat 125 P 1975) a 1471; 21. Schuermann-Wiest (Volvo 121 1964) a 1565; 22. Stanevics-Kirkovals (Lada 1500 S 1974) a 1592; 23. Damiani-Raggi (Autobianchi A112 Abarth 1977) a 1648; 24. Argenti-Amorosa (Porsche 911 T 1969) a 1674; 25. Bruns-Helfrich (Ford Falcon Sprint 1964) a 1681; 26. Philibert-Picoreau (Porsche 911 Carrera 3.0 1977) a 1739; 27. Grangeon-Marques (Porsche 924 Turbo 1979) a 1759; 28. Guillemat-Cruzet (Volkswagen 1303 S 1974) a 1765; 29. Petit Prost-Boine (Ford Escort Rs2000 Mk2 1977) a 1775; 30. Joly-Charpentier (Peugeot 104 Zs 1979) a 1784... seguono altri 228 equipaggi.

RONDE TERRA DEL FRIULI

CODROIPO

Della Casa batte Martinis

Gli svizzeri Della Casa-Pozzi su Citroën Ds 3 R5 si sono aggiudicati la vittoria nella Ronde Terra del Friuli che ha aperto la stagione rallistica friulana. Secondi Martinis-Narduzzi (Peugeot 207) e terzi Lovisetto-Bernardini (Peugeot 208 T16). Una gara bagnata e combattuta sino alla fine, con la pioggia che ha iniziato a cadere sin dalle prime battute e il tracciato che si è progressivamente scavato, creando grosse pozzanghere. Nonostante le condizioni atmosferiche avverse, Della Casa ha mantenuto sempre un ritmo alto e vincendo il terzo passaggio si è aggiudicato il successo. Sono stati 44 gli equipaggi che hanno preso il via dal palco partenza posto davanti a Villa Manin a Codroipo e 25 quelli che hanno concluso la gara. Tanti i piloti friulani che non hanno voluto perdersi l'occasione di disputare la gara di casa.

(a.d.b.)

RONDE

Ronde Terra del Friuli

Codroipo (Ud) 7 Febbraio 2016

Absoluta: 1. Della Casa-Pozzi (Citroën Ds3) in 27'51"3; 2. Martinis-Narduzzi (Peugeot 207) a 1"0; 3. Lovisetto-Bernardini (Peugeot 208) a 55"7; 4. Roncali Polo-Maggiolino (Mitsubishi Evo Ix) a 2'10"4; 5. Terpin-Lamanda (Subaru Impreza) a 2'43"7; 6. Carniello-Turatti (Ford Fiesta) a 2'48"6; 7. Laurencich-Florea (Renault New Clio) a 2'53"9; 8. Turk-Lazar (Peugeot 208) a 3'44"7; 9. Rossetto-Virgili (Renault Clio Rs) a 3'50"0; 10. Busetti-Blasotto (Renault Clio Rs) a 3'58"8.

GRUPPO A

Classe A5: 1. Ruoso-Del Ben (Mg Zr) in 33'27"9; 2. Mietto-Freschi (Peugeot 106 Rallye) a 2'09"1; 3. Granziera-Pavan (Peugeot 106) a 3'50"2; 4. Toso-Arturo (Fiat Uno 70) a 4'42"8.

Classe A7: 1. Bevilacqua-Zamolo (Renault Clio Williams) in 33'26"6; 2. Boni-Zandonà (Renault Clio Williams) a 8'26"8.

Classe A8: 1. Biolo-Scaramuzza (Mitsubishi Evo Vi) in 32'23"0; 2. Longo-Pieropan

(Bmw M3) a 1'19"6; 3. Colonello-Sardella (Subaru Impreza) a 2'38"4.

Classe S2000: 1. Martinis-Narduzzi (Peugeot 207) in 27'52"4.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Cardin-Rossato (Peugeot 106 Xsi) in 34'32"1.

Classe N2: 1. Comarella-Budonia (Peugeot 106) in 35'26"4; 2. De Stefani-Mattiello (Citroën Saxo Vts) a 6'43"0.

Classe N3: 1. Rossetto-Virgili (Renault Clio Rs) in 31'41"4; 2. Busetti-Blasotto (Renault Clio Rs) a 8"8; 3. Mietto-Presotto (Renault Clio Rs) a 1'44"5; 4. Michieletto-Cazzador (Renault Clio Rs) a 4'03"4.

Classe N4: 1. Roncali Polo-Maggiolino (Mitsubishi Evo Ix) in 30'01"8; 2. Terpin-Lamanda (Subaru Impreza) a 33"3.

GRUPPO R

Classe R2b: 1. Turk-Lazar (Peugeot 208) in 31'36"1; 2. Epis-Di Giusto (Peugeot 208) a 1'45"0.

Classe R3c: 1. Laurencich-Florea (Renault New Clio) in 30'45"3.

Classe R5: 1. Della Casa-Pozzi (Citroën Ds3) in 27'51"3; 2. Lovisetto-Bernardini (Peugeot 208 T16) a 55"7; 3. Carniello-Turatti (Ford Fiesta) a 2'48"6

BARAZZUTTI



Con la Ds3 R5 gli svizzeri Della Casa e Pozzi si sono imposti nella Ronde Terra del Friuli a Codroipo

Dovesicorre

VELOCITÀ

13-14 febbraio
FORMULA TOYOTA
5° prova della serie
Manfield
www.toyota.co.nz

RALLY

13-14 febbraio
RALLY DI SVEZIA
2° prova Mondiale Rally
Karlstad
www.rallysweden.com

FRANCIACORTA RALLY SHOW
Rally Show
Franciacorta
http://franciacortarallycircuit.com

RONDE VAL MERULA

ANDORA

Colombini re di Andora

La stagione agonistica ligure è iniziata nel segno del maltempo e della pioggia con la Ronde della Val Merula. Alla fine dei 4 passaggi sui 14 chilometri cronometrati della prova "Madonna della Guardia", Marco Colombi, navigato da Rivoir, ha trionfato con la sua Peugeot 207 S2000. Seconda piazza per la Mini Jcw Coutyrcman Wrc di Gino, coadiuvato da Ravera, e terza piazza per Miele-Spinetta su Fiesta Wrc. Sul palco di arrivo ad Andora gli organizzatori della Asd Sport Infinity hanno consegnato una targa-premio a Fabio Andolfi, come miglior giovane pilota italiano impegnato nel Mondiale Rally.

(g.i.)

RONDE Val Merula

Andora, 5-6 febbraio 2016

Assoluta: 1. Colombi-Rivoir (Peugeot 207) in 40'43"1; 2. Gino-Ravera (Mini Jcw) a 43"4; 3. Miele-Spinetta (Ford Fiesta) a 1'01"7; 4. Araldo-Boero (Ford Fiesta) a 1'52"1; 5. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106) a 2'29"4; 6. Tavelli-Cottellero (Skoda Fabia) a 2'54"3; 7. Pisani-Gonella (Abarth 500) a 3'14"7; 8. Guidi-Canale (Opel Kadett Gsi) a 3'28"1; 9. Luisson-Andres (Peugeot 207) a 3'35"9; 10. Tarantino-Campanella (Mitsubishi Lancer Evo) a 3'44"1.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Calarco-Demonte (Fiat 600) in 49'32"0; 2. Filisetti-Spadone (Fiat 600) a 14"4; 3. Nolasco-Alessio (Fiat 600) a 1'36"9.

Classe A5: 1. Calabrese-Teodoro (Peugeot 106 Xsi) in 48'32"4; 2. Chisci-Andruetto a 0"3; 3. Marella-Caponetto a 2'26"5; 4. Somà-Semeria (Peugeot 106 Kit) a 3'01"1; 5. Boncrisiani-Musolesi a 4'10"9; 6. Fontana-Bottini (Peugeot 106 Rallye) a 5'18"0 (gli altri su Peugeot 106).

Classe A6: 1. Ameglio-Marinotto (Peugeot 106) in 43'12"5; 2. Zicari-Bruzzone (Citroën Saxo) a 6'26"7.

Classe A7: 1. Guidi-Canale (Opel Kadett Gsi) in 44'11"2; 2. Fiore-Badinelli (Renault Clio) a 3'49"5; 3. Careglio-Prato (Renault Clio Williams) a 7'50"5.

Classe K10: 1. Piombo-Blengeri (Peugeot 106) in 47'34"9; 2. Somà-Torrelli (Citroën C2 Vts) a 2'29"3; 3. Passalacqua-Fricero (Citroën C2 Vts) a 6'53"8.

Classe S1600: 1. Fioroni-Baruffi (Fiat Punto S16) in 44'41"0; 2. Vigo-Berutti (Renault Clio) a 47"7; 3. Chiesi-Zeffiretti (Renault Clio Rs) a 1'16"1.

Classe S2000: 1. Colombi-Rivoir (Peugeot 207) in 40'43"1; 2. Tavelli-Cottellero (Skoda Fabia) a 2'54"3; 3. Luisson-Andres (Peugeot 207) a 3'35"9.

Classe WRC: 1. Gino-Ravera (Mini) in 41'26"5; 2. Miele-Spinetta (Fiesta) a 18"3.

GRUPPO N

Classe N1: 1. Basso-De Luca (Peugeot 106 Rallye) in 49'09"9; 2. Gamba-Cerea (Fiat Panda) a 4'24"2.

Classe N2: 1. Repetto-Briano (Peugeot 106 Rallye) in 51'46"6; 2. Spinetta-Cestari (Peugeot 106) a 2'09"9; 3. Giamberardino-Parodi (Peugeot 106 S16) a 2'27"3; 4. Marraffa-Giovenale (Peugeot 106 S16) a 6'12"3; 5. Drago-Drago (Citroën Saxo Vts 16V) a 8'11"2; 6. Calà Impirotta-Gazzo (Citroën Saxo Vts) a 8'40"3.

Classe N3: 1. Ferrando-Fioretti (Renault Clio Williams) in 47'08"3; 2. Mora-Nardini (Renault Clio Williams) a 40"4; 3. Bianco-Palagi (Opel Astra) a 2'18"5; 4. Vatteone-Bruno (Renault Clio) a 3'26"5; 5. Grosso-Lavagno (Renault Clio) a 5'21"6.

Classe N4: 1. Tarantino-Campanella (Mitsubishi Lancer) in 44'27"2; 2. Roggero-Riva (Mitsubishi Lancer) a 25"7.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Cha-Bollito in 46'14"9; 2. Doberti-Savoia a 13"0; 3. Ciocca-Carmignano (Twin-go) a 1'47"8; 4. Biggi-Franchi a 3'39"3; 5. Scotto-Zanni (208 Vti) a 4'03"2; 6. Simone-Leone (Twin-go) a 5'12"4 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Schram-Sega in 45'25"5; 2. Benvenuti-Ferrari a 0"1; 3. Conforto Galli-Scarafoni a 1'05"6; 4. Milano-Pieri a 5'00"8 (tutti Clio).

Classe R3T: 1. Pisani-Gonella (Abarth 500) in 43'57"8; 2. Gilaroni-Bonato (Clio) a 2'17"6.

Classe R5: 1. Araldo-Boero (Fiesta) in 42'35"2.

GRUPPO RS

Classe RS16: 1. Carabetta-Manzi (Civic) in 55'07"5.

Classe RS20: 1. Grassano-Depaoli (Civic) in 51'50"3.

L'OUTLET DI



per informazioni
outlet@autosprint.it

SPORT



LA SNP, QUESTA SETTIMANA, presenta il plurititolato Maurizio Rizzo, uno dei piloti del programma di punta della Selezione: la Sn1-Pro. Rizzo è anche il pilota che vanta il maggior numero di successi, ben "78vittorie" per questo pilota che, grazie all'incontro tra la sua sconfinata passione ed i programmi Snp, ha potuto realizzare il sogno di diventare un vero pilota. Rizzo inizia nel 2005, ma già al suo 3° anno di gare, coglie il suo primo titolo, seguito poi, negli anni a venire da altri cinque "assoluti", che ne fanno, una vera e propria icona in casa Selezione. Nella sua carriera ha guidato ed è andato forte un po' con tutto, dai kart alla Formula 3, passando per vetture turismo, prototipi e formule di vario tipo. Decisamente un Campione. Per info: selezionenazionale@alice.it.

GARE



FRANCIACORTA: pronto il RALLY SHOW numero 8. La gara bresciana, in programma dal 12 al 14 febbraio, anche nel 2016 andrà a caratterizzare l'inizio della stagione agonistica, con diverse novità. La prima è l'ingresso dello staff organizzativo della piacentina Scuderia Invicta, in collaborazione con la storica società Proprietaria del Circuito bresciano di Ettore Bonara, l'imprenditore che ha costruito l'impianto permanente. Sarà una gara completamente inedita nel format e nelle prove speciali oltre a proporre un finale nuovo, il Franciacorta Event "Daniel Bonara" Tribute. Sono previsti 73 chilometri di prove speciali sugli 85 totali del percorso, 100% su fondo asfaltato. In totale saranno sei, gli impegni cronometrati caratterizzati da un nuovo disegno e comprensivi anche dei tratti utilizzati quest'anno e lo scorso anno dal Rallycross iridato i quali sono stati recentemente asfaltati, rendendo le prove straordinariamente

uniche e squisitamente tecniche, degne di un rally su strada con le sicurezze attive e passive della Velocità in Circuito. Nel "Daniel Bonara tribute" saranno inseriti i migliori 20 conduttori assoluti individuati sulla classifica della gara + 12 scelti dall'organizzatore (per un totale di 32 equipaggi), dando vita ad una esaltante e spettacolare sfida ad eliminazione, sullo stesso tracciato della PS 1, al kartodromo nuovo. Iscrizioni aperte sino al 6 febbraio. Ulteriori informazioni su www.franciacortacircuit.com



RALLY PISTON CUP: a vincere è il merito - Parte la Rally Piston Cup, nuova serie rallystica dove a vincere è il merito. L'inizio è fissato per il 20-21 febbraio con il 2° Round delle due torri di Vergato. A destar ancor più interesse per la serie il montepremi finale di 20.000 euro. Per info www.rallypistoncup.it, email info@rallypistoncup.it

CORSI



CORSO DI PILOTAGGIO formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Telefonare al mattino escluso sabato domenica 339.3112287. Sito Internet www.scuolapilotimilano.com

RIVISTE

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefono 347-2303761.

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

LAVORO

TEAM ROMEO FERRARIS con sede ad Opera (MI) ricerca, per la stagione 2016, ingegnere meccanico con esperienza. Inviare il CV con autorizzazione al trattamento dati legge nr. 675/96 all'indirizzo mail.info@romeoferraris.com. La ricerca è rivolta a uomini e donne ex legge 903/77 e in osservanza del Dlgs. 193/03 art. 7/13/23.

VENDITA

FERRARI 430 GT CUP, in condizioni splendide, con 12 cerchi da 18 e 12 cerchi da 19, con numerosi ricambi ma con motore rotto, più Eurocaro officina mobile in condizioni splendide. Vendesi euro 90.000. Telefonare al 338-3316450, Luigi Perchinunno.



Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario (IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 dall'estero Bic BPPIITRRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valpurga, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

Sport Network S.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Ufficio Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Alberto Sabbatini

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG

FEDERAZIONE ITALIANA

EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa

Instrada **FordFocusRs**

Il piacere è garantito

GRAZIE ALLA TRAZIONE INTEGRALE SVILUPPATA DA FORD, LA PIÙ SPORTIVA DELLA GAMMA REGALA SENSAZIONI VERE. I SUOI 350 CV FANNO IL RESTO

di **Alberto Sarasini**

Ritorna la Focus più aggressiva e sportiva, la Rs, portando con sé un'autentica ventata di innovazione proprio nel campo di maggior "sensibilità" per una berlina ad elevate prestazioni: piacere ed efficacia di guida a livelli ineguagliati. La "magia" la compie l'inedita trazione integrale Awd sviluppata da Ford. Il sistema include un differenziale centrale pilotabile con ripartizione fino al 70% della coppia sull'asse posteriore, cui si aggiunge un ulteriore differenziale posteriore a due frizioni elettroidrauliche per distribuire la spinta tra le singole ruote posteriori secondo necessità. Arrivando anche al 100% su un singolo asse. Il tutto è controllato da una gestione elettronica che include il Dynamic Torque Vectoring, cioè il controllo attivo della dinamica di marcia operato scegliendo quan-

ta spinta inviare a ciascuna ruota.

I 350 cv del 2.3 Turbo quattro cilindri, così "lavorati" dalla trasmissione - completata da un cambio molto classico, manuale a sei rapporti -, si traducono non soltanto in una motricità spettacolare, ma soprattutto in maggior agilità nei cambi di direzione. Specie tra curve strette in successione, dove si può anticipare notevolmente la pressione sul gas ottenendo il passaggio dalla neutralità al sovrasterzo progressivo di potenza. Che aiuta a chiudere ogni traiettoria, proiettando la Rs in avanti con rabbiosa aggressività. Tutto questo è pura gioia di pilotaggio, tanto più in pista, dove si possono avvicinare i limiti notevolissimi di questa meccanica: entusiasma la rapidità d'azione combinata con la spettacolare modularità di questa tendenza sovra-



MOSTRO DI POTENZA ED EFFICACIA

Grazie al sistema di trazione integrale Ford Awd e all'elettronica, la Focus Rs possiede un'efficacia davvero straordinaria. Il resto lo fanno le Michelin Pilot Super Sport o Sport Cup 2 da 19"

IL LOOK È DA CORSA

L'abitacolo della Focus Rs non lascia niente all'immaginazione: si sta come in una vettura da corsa. Anche il look è molto racing: a cominciare dall'ala posteriore in pieno stile Wtcc (o Wrc se preferite)





SCHEDA TECNICA

Motore: anteriore trasversale EcoBoost 2.3 4 cilindri turbo a iniezione diretta, con turbina Honeywell twin-scroll a geometria fissa
Potenza max: 350 cv a 6000 giri
Coppia max: 440 Nm a 2000-4500 giri
Gestione elettronica: centralina Bosch Medg17-14
Cambio: manuale a 6 rapporti + Rm
Trasmissione: trazione integrale con sistema Awd Ford Performance a controllo elettronico
Sospensioni: regolabili su quattro posizioni (Normal, Sport, Race, Drift). Anteriori a schema McPherson; posteriori a ruote interdipendenti
Freni: Brembo con pinze anteriori a 4 pompanti. Dischi ventilati ant. ø 350mm; post. ø 302
Ruote: cerchi in lega 8x19" Rs; pneumatici Michelin Pilot Super Sport o Sport Cup 2 da 235/35 R19
Peso: 1599 Kg
Dimensioni: lunghezza 4390 mm; altezza 1472 mm; passo 2647 mm; carreggiate ant. 1564, post. 1539 mm

sterzante. Quasi come una trazione posteriore, ma con il vantaggio della maggior stabilità ed efficacia assicurate anche dal "tiro" offerto dalle ruote anteriori.

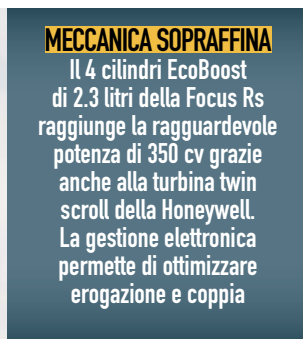
E non è finita qui. Perché con le sospensioni regolabili (già durette di serie, ben 40% in più se si va in modalità più spinta), ci sono pure quattro modalità di regolazione del comportamento dell'auto: Normal e Sport per la strada, Race per la pista e.... Drift per proiettare ancora più lontano il senso del pilotaggio oltre i limiti normali. Questo speciale programma sposta la trazione il più possibile al posteriore, ripartendo al contempo gran parte della spinta sulla ruota posteriore esterna: il risultato è che su piazzale libero si fanno i "tondi" più efficaci e spettacolari alla Ken Block con enorme facilità di controllo, mentre in pista ci si esalta percorrendo curve di ogni raggio con gustose e progressive derapate. Un gusto incredibile!

Motore e cambio, pur apprezzabili entrambi, passano un po' in secondo piano. Il primo è potente e spinge con vigore adeguato (0-100 km/h in 4"7, 266 km orari), ma l'erogazione è sin troppo lineare e la sonorità meno coinvolgente di quella offerta dal vecchio cinque cilindri. Il secondo si fa manovrare con rapidità e tuttavia manca dell'irrinunciabile istantaneità garantita da un doppia frizione "vera". Ruote da 19" con coperture Michelin Pilot Super Sport (a richiesta Sport Cup2) e freni Brembo con dischi da 350 mm e pinze a quattro pompanti, sono invece una garanzia assoluta.

Per il resto, specie a livello di allestimenti interni, la Ford Focus Rs resta molto simile alle altre Focus "normali", nonostante la presenza di strumentazione supplementare e sedili avvolgenti. Tuttavia, budget permettendo (da 39.500 euro), con il suo potenziale dinamico ineguagliabile conquista totalmente chi ama soprattutto guidare. ●

MECCANICA SOPRAFFINA

Il 4 cilindri EcoBoost di 2.3 litri della Focus Rs raggiunge la ragguardevole potenza di 350 cv grazie anche alla turbina twin scroll della Honeywell. La gestione elettronica permette di ottimizzare erogazione e coppia



di Dario Lucchese

Ha compiuto da poco la maggiore età e nel 2016 affronterà la sua terza stagione nella Nascar europea, dopo avere debuttato ad appena 16 anni in America, disputando alcune gare nella Stadium Stock sull'ovale del Bowman Gray, uno dei tracciati più vecchi e ricchi di storia della categoria. Nel 2015, davanti al suo pubblico, è salito per la prima volta sul podio, ottenendo sul circuito francese di Tours un secondo posto nella Elite 2 al volante della Chevrolet della Rdv Compétition, terminando poi settimo in campionato. Una carriera apparentemente normale per Ulysse Delsaux. Ma la realtà in questo caso è ben diversa da quella che può apparire a tutti. Perché il giovane transalpino è affetto dalla sindrome di Asperger, comunemente considerata una forma di autismo. Prima ancora che gli venisse diagnosticata, era sempre stato trattato come un bambino con difficoltà di socializzazione ed apprendimento, per cui a scuola si sentiva escluso, messo in disparte.

Tra i nove e 13 anni, ha dovuto fare ricorso a diversi insegnanti di sostegno. Ma la cosa non ha funzionato, forse proprio per via della diagnosi iniziale errata, tanto che alla sua famiglia era stato proposto di farlo entrare in un istituto speciale. La famiglia ha però rifiutato, preferendo portare avanti privatamente e con grandi sforzi l'educazione del figlio. Solamente dopo si è capito che Ulysse era in grado di apprendere, benché in un modo diverso dagli altri, rimanendo chiuso nel suo mondo. I genitori hanno quindi fatto di tutto per dargli un'ulteriore possibilità: quella di fare qualcosa attraverso la quale riuscisse ad esprimersi, come correre in auto. L'esordio è avvenuto nei kart, in cui ha militato fino al 2012, prima che un incidente sul circuito spagnolo di Zuera, durante il Mondiale della Kf3, lo costringesse ad interrompere il suo programma. Non si sentiva al sicuro e aveva forse perso quella fiducia in sé stesso che ha riacquisito solo quando è salito per la prima volta su una vettura Nascar, entrando nel programma di sviluppo della Whelen Euro Series nel 2013. Da lì in avanti è stato un crescendo di risultati, non solo sul piano agonistico, che gli sono valsi la possibilità di debuttare nella K&N Pro Series con una Toyota Camry, in occasione della gara che si disputerà sul tracciato statunitense di New Smyrna il giorno di San Valentino.

Un esordio non facile per un qualunque pilota europeo, perché i ragazzi che corrono nel campionato Usa sono spesso giovani e giovanissimi, che puntano alla Sprint Cup e devono mettersi in luce a tutti i costi. Un debutto che per Ulysse rappresenta tuttavia la prova tangibile che la famiglia della Nascar lo considera un "buon pilota", meritevole di appro-

**CORRERE
È LA MIA VITA E LA
DIMOSTRAZIONE
CHE NON CI SONO
OSTACOLI CHE
NON SI SUPERANO**

ULYSSE DELSAUX



Corse per



7° POSTO NELLA ELITE 2 DELL'Euro Nascar 2015

Ulysse Delsaux ha iniziato a frequentare il mondo Nascar a 16 anni dopo aver iniziato col kart. Il giovane transalpino è affetto da una forma di autismo. Nella Nascar Whelen Euro Series 2015 ha chiuso al 2° posto la gara di Tours nella Elite 2, sotto, chiudendo il campionato al settimo posto. Anche quest'anno sarà al via della serie



la vita

DA POCO MAGGIORENNE IL FRANCESE ULYSSE DELSAUX È AFFETTO DALLA SINDROME DI ASPERGER. CORRE NELLA EURO NASCAR E A SAN VALENTINO SARÀ NEGLI STATES. E SOTTOLINEA: «CON TANTO IMPEGNO È POSSIBILE REALIZZARE MOLTISSIME COSE»



dare appunto in una categoria così impegnativa. In America, Delsaux vorrà dimostrare con tutte le proprie forze di essere all'altezza della situazione. Grazie alle corse, Ulysse è passato da una situazione che gli impediva di comunicare con gli estranei, fino ad interagire volentieri per la sola voglia di parlare di motori. Adesso Ulysse è una persona diversa, più matura; concede le interviste ai giornalisti, firma gli autografi, scherza con i colleghi. Il mondo della Nascar è riuscito a farlo sentire appunto come in una vera famiglia, rispettandolo e trattandolo alla pari di tutti gli altri. *«Correre è la mia vita, la dimostrazione che non ci sono ostacoli che non si possono superare lavorando sodo, con passione e determinazione. - sostiene Ulysse - Con tanto impegno ed un sogno da inseguire, è possibile realizzare moltissime cose. Adoro la Nascar e gli States e voglio fare del mio meglio per dimostrare a tutti di essere un ottimo pilota in Europa quanto in America. Mi sento in dovere di ringraziare tutte le persone della Nascar Whelen Euro Series e della Nexteer Automotive per l'opportunità che mi hanno dato di farmi debuttare nella K&N Pro Series. Ce la metterò tutta per cercare di mettermi in luce».*

Quest'anno Delsaux disputerà un'altra stagione nella serie europea, facendo il proprio ingresso in Elite 1 con l'obiettivo di inserirsi nella top-10. A volte sembra che Ulysse non ascolti i consigli che gli vengono dati dai suoi compagni di squadra più esperti, ma in pista riesce ugualmente a girare sui tempi che ci si era prefissati. Suo padre Emmanuel ne è fiero ed oggi è grato a Jérôme Galpin, Ceo della Nascar europea, perché è stato lui a dare fiducia ad Ulysse e alla sua famiglia. Fino al 2015 Delsaux ha corso con un casco giallo e verde col quale ha voluto omaggiare il grande Ayrton Senna. Quest'anno ha deciso di cambiare userà nuova grafica: un altro piccolo, ma importante segnale di crescita. ●



DANIELE NON VEDENTE SOTTO I 2'20" A CASTELLETTO DI BRANDUZZO

Cassioli da Guinness

Le corse per la vita: quello di Ulysse Delsaux è uno dei tanti esempi. La memoria va allo scorso anno, quando Daniele Cassioli, un giovane di Gallarate non vedente fin dalla nascita, è riuscito con una vettura stradale a girare sul circuito di Castelletto di Branduzzo in un tempo inferiore ai due minuti e 20 secondi, ottenendo un primato storico e stabilendo persino un Guinness World Record. Un'impresa che è stata resa possibile grazie alle attente indicazioni dell'istruttore Omar Frigerio, che gli sedeva accanto, e ai consigli dell'avvocato-pilota Marco Baroncini, impegnato nelle vesti di tutor. Su dieci giri a disposizione, Cassioli ha battuto il record prefissato per tre volte, attestandosi sul migliore responso di 2'15"938. Un record che adesso attende venga migliorato da qualcun altro, per potere provare a fare ancora meglio. Nel 2012 il lombardo è stato nominato "Atleta disabile non vedente dell'anno"; in totale ha vinto anche 16 ori mondiali e 10 europei nello sci nautico. Tra i suoi sogni realizzati, quello di incontrare il Papa. Un vero sportivo senza barriere.





foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

I GIAPPONESI SI DICONO CERTI DI TORNARE COMPETITIVI IN F1

Il purgatorio della Honda

Naturalmente piloti e tifosi della McLaren-Honda all'inizio di questa seconda stagione del rinnovato binomio in F1 invece di "risolveremo i problemi" avrebbero preferito sentire "abbiamo risolto i problemi". Questo tipo di miracoli in così breve tempo sono difficili e siamo consci del fatto che

ARAI-SAN DICE CHE IL MIRACOLO È POSSIBILE
Il responsabile del progetto Honda F1, Yasuhisa Arai, crede nelle possibilità di crescita della sua power unit

difficilmente si potrà lottare per il podio in tutte le gare ma le speranze 2016 sono più alte di quanto molti possano pensare. È impossibile qualsiasi commento più preciso fino alla presentazione e ai primi test, ma credo e spero di non rivivere le sessioni invernali dello scorso anno tra zero affidabilità, tempi altissimi e incidenti strani. Sarebbe quasi impossibile da digerire ancora.

Noctis Gladiolus

Certo che gli insuccessi della scorsa stagione in F1 per il marchio Honda, con la power unit montata sulla McLaren, rappresentano un punto morto forse privo di precedenti, considerati i trionfi della Casa giapponese, con epicentro nell'era Senna-Prost. A tal proposito per curiosità ve ne chiedo conferma: nella lunga storia motoristica della Honda, una delle poche Case a potersi vantare di essere stata un punto di riferimento sia in F1 che nel motomondiale, il 2015 può essere considerato l'anno più nero in assoluto? Ovvio, con il sincero augurio che il 2016 si riveli per loro migliore...

Arturo Inzaghi, Milano

In F1 la Honda ha sempre avuto partenze sottotono. Non a caso nel 1964 scelse come pilota il non irresistibile Ronnie Bucknum per fare esperienza e nel 1983 per il ritorno individuò nella Spirit di Johansson la F1 giusta per far incamerare chilometri e rotture al V6 turbo senza avere troppa pressione addosso. Ovvio, nell'era hybrid le cose sono andate diversamente e l'entrata in scena con l'attempatissima McLaren si è rivelata insidiosa quanto non premiata dal successo. Comunque in tutta la storia Honda la peggior delusione fu quella con la NR del 1979, nel 1979 nella classe regina del motomondiale, a fine anno, quando i piloti Grant e Katayama arrancarono in Inghilterra e mancarono la qualificazione al Gp di Francia. Il know-how per sperare in un futuro migliore in F1, comunque, c'è tutto.

Marco Imbeni, Bologna

Pastor Maldonado esulta dopo il sorprendente trionfo nel Gp di Spagna 2012, tenuto in spalla nientemeno che dal pilota della Ferrari Fernando Alonso e dall'alfiere della Lotus Kimi Raikonen, rispettivamente secondo e terzo classificato



DOPO CHE IL VENEZUELANO HA PERSO IL POSTO ALLA RENAULT

Un saluto a Pastor

Su che è stato in passato contestato per l'aggressività e qualche errore fin troppo sopra le righe, ma adesso che per problemi di sponsor Pastor Maldonado ha perso il posto in F1 (almeno mentre scrivo queste righe, poi chissà) un po' mi dispiace. Di certo con ogni probabilità non lo rivedremo più al volante di una monoposto davvero competitiva, se è vero che l'instabilità politica del Venezuela è la causa della chiusura dei rubinetti dei finanziamenti.

Su di lui si può dare o avere qualsiasi opinione, ma penso tutti concordino sul fatto che qualche bel momento spettacolare Pastor con il suo spirito da guerriero ce l'ha regalato. Per questo mi piacerebbe anche che lo mostraste sul podio del vittorioso Gp di Spagna 2012, quando con la sua Williams tenne a bada senza problemi per tutta la corsa la Ferrari di Alonso. In bocca al lupo, Pastor!

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile

Alberto Sabbatini

a.sabbatini@autosprint.it

Andrea Cordovani

(caporedattore)

a.cordovani@autosprint.it

051.62.27.147

Sergio Remondino

(caporedattore)

s.remondino@autosprint.it

051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci

(inviato)

c.mannucci@autosprint.it

051.62.27.220

Mario Donnini

m.donnini@autosprint.it

051.62.27.227

Segreteria

segreteria_as@autosprint.it

051.62.27.111

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli

Roberto Rinaldi

grafici_as@autosprint.it

051.62.27.249

Cinzia Balboni

Roberta Massa

Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale

Andrea Brambilla

a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:

Marco Angrisan mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo,**

Alberto Crippa, Mario Chiarappa

Fotografie: **Sutton-Images.com,**

Massimo Bettiol,

Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

Tecnica: **Craig Scarborough**

Humor: **Giorgio Serra**

Testi: **Gianni Cogni, Massimo Costa,**

Alfredo Filippone, Alessandro

Gargantini, Marco Giordo, Martin

Holmes, Piero Libro, Dario Lucchese,

Domenico Luiso, Fernando Morandi,

Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,

Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco

Grande, Tetsuya Tsuzuki, Maurizio

Volitini, Alex Zanardi

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Jerry Costanza, Andrew Cotton, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Alfonso Liberi, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Ricardo Muñoz, Gabriele Michi, Giovanni Carlo Nuzzo, Gianni Perotti, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **N MOTO**

AM Gs **SPORT STYLE**

ESISTE UNA SOLA

auto

CAPACE DI FARTELE VIVERE TUTTE.

› VESTE GRAFICA RIVOLUZIONATA, MODERNA E IMPATTANTE

› LETTURA PIÙ SEMPLICE E FUNZIONALE

› NUOVE RUBRICHE DEDICATE AL LIFESTYLE E TANTE AUTOREVOLI PROVE SU STRADA



TEST ESCLUSIVO ABBIAMO GUIDATA PER PRIMI IL SUV JAGUAR F-PACE
NOVITÀ LEXUS LC 500 - BMW M2 e X4 M - MERCEDES E - VOLVO S90
HI TECH L'AUTO SI COMANDERÀ PRESTO CON UN GESTO DELLA MANO
PROVE AUDI A4 AVANT - MINI CLUBMAN - OPEL ASTRA - SUZUKI VITARA S
PRIMI TEST LAMBO HURACAN 2WD - TOYOTA RAV4 HYBRID - SMART CABRIO

IL NUOVO NUMERO È IN EDICOLA

Torino - Lingotto Fiere
12 - 13 - 14 Febbraio 2016



AUTOMOTO RACING

L'evento dedicato a chi ama la competizione



aesepi.com



Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



In contemporanea

AUTOMOTORETRO



Made by
TECNO2
www.TECNO2.COM

Kaleidosweb.com
PUBBLICITÀ E MARKETING ONLINE

**magazzini
dell'auto**

**LINGOTTO
FIERE
TORINO**

Info e prenotazioni: +39 011.35.09.36 - +39 393.05.19.712 - info@automotoracing.it - www.automotoracing.it